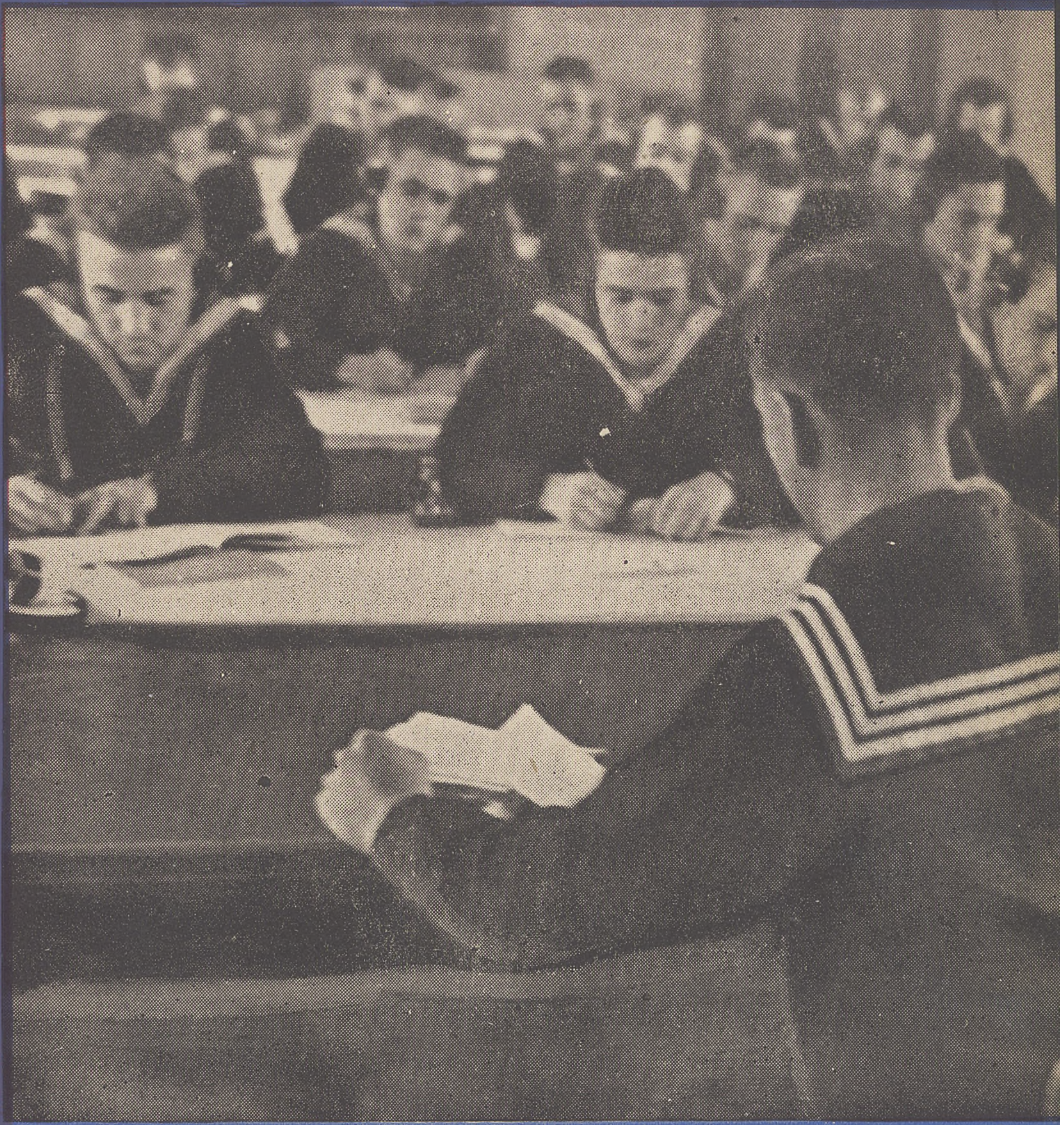
MARYNARZ POLSKI



DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Rok I 1—15 października 1946 r. Nr 7

CENA 15 Zł



Z tygodnie NA WYBRZEŻU

POCZĄWSZY OD BIEŻ. MIESIĄCA „MARYNARZ POLSKI" UKAZYWAĆ SIĘ BĘDZIE DWA RAZY W MIESIĄCU.

W ten sposób zostają spełnione życzenia wielu naszych Czytelników. W zamian — prosimy o szczerą współpracę.

✶

Stanowczo nie opłaca się być opiekunem Niemców. Przekonał się o tym min. Byrnes, który wygłosił w Stuttgarcie ultra-filoniemiecką mowę. W odpowiedzi na to przemówienie, podobnie jak i w całym kraju, tak i na Wybrzeżu, odbyło się tysiące wieców pod hasłem „Precz z opiekunami Niemiec". Odpowiedź ostra i zdecydowana.

✶

„Dwa grzyby w barszcz to podobno za dużo, ale dwa teatry w Gdyni, to w sam raz. Zwłaszcza, że obydwa teatry, które już w zbliżającym się sezonie rozpoczną swą pracę, będą postawione na wysokim poziomie.

W końcu ub. miesiąca przybył do Gdyni zespół teatralny Iwo Galla liczący 48 osób. Zespół ten ma objąć reprezentacyjną placówkę teatralną na Wybrzeżu p. n. „Teatr Wybrzeża w Gdyni". Na pierwszy ogień pójdzie sztuka Gajcego-Topornickiego „Homer i Orchidea", premiera której nastąpi jeszcze w bież. miesiącu.

Teatr „Domu Marynarza" Marynarki Woj. nie pozostaje w tyle. Nowy jego zespół już przystąpił do pracy, a wyniki jej możemy łatwo ocenić po zobaczeniu sztuki B. Peplowskiego „Wyrok", opartej na przeżyciach z czasów okupacji. Oby publiczność wydała jak najprzychylniejszy wyrok o „Wyroku".

✶

Miło jest gdy otrzymujemy od kogoś dowody pamięci. Tym milej jest gdy dowodem takim jest 60.000 paczek żywnościowych, które przysłała nam ludność Filadelfii na statku „Australia Victory". Uroczystego przyjęcia tego daru dokonał min. Pracy i Opieki Społecznej ob. Kuryłowicz, który złożył na ręce gen. Drury i kapitana statku Williama Holmana adres dziękczynny, przeznaczony dla prezydenta Filadelfii.

✶

Wzorem innych miast Polski społeczeństwo Szczecina wydało zdecydowaną walkę gruzom i ruinom. Na ulice wyruszyły kolumny urzędników, młodzieży i wojska, które oczyszczają poszczególne dzielnice.

✶

Gruzy i ruiny służą nie tylko do usuwania... Ich specyficzny wyraz bywa nieraz tematem dla twórczości artystycznej. Na wystawie artystów grafików w Gdańsku zwracają na siebie uwagę akwaforty S. Rolicza „Ruiny Starega Gdańska", „Z nad polskiego morza" i inne. Ciekawe ujęcie scen z życia obozowego w oflagu przedstawił w swych drzeworytach Stanisław Żukowski.

Wystawę tę bez wątpienia warto obejrzeć gdyż obrazuje dorobek artystyczny z lat wojny.

✶

Młodzież Wybrzeża dzięki dalszemu stałemu rozwojowi szkolnictwa zawodowego ma możność kształcenia się w wybranym przez siebie fachu. Adepci morza będą mogli nabywać wiedzę morską nie tylko w Szkole Morskiej w Gdyni ale również i w Szczecinie gdzie powstanie podobna Szkoła. Poza tym na Wybrzeżu rozpoczęły swą pracę Liceum Ogrodnicze, wodnomelioracyjne, oddział warszawskiej Akademii Nauk Politycznych, szkoły muzyczne itp.

✶

Sądząc po tempie pracy nad odbudową Kraju nie brak nam jest na ogół energii. Stosunkowo mało mieliśmy energii na Wybrzeżu. Ale... energii elektrycznej. I dlatego właśnie jednym z największych osiągnięć w odbudowie Wybrzeża było oddanie do użytku na terenie Nowej Siłowni w Gdyni podstacji elektrycznej Grabówek, linii 60.000 KW Gdańsk—Gdynia oraz kabla morskiego Hel—Gdynia.

Ten wielki sukces polskiej pracy winien zachęcić do jeszcze bardziej energicznych wysiłków.

✶

Dzięki wytężonym wysiłkom Państwowego Centrum Wyszkolenia Morskiego odbyła się uroczystość spuszczenia na wodę 100-tonowego statku szkolnego. Jest to pierwszy wypadek spuszczenia na wodę tak dużej jednostki na terenie polskiego Wybrzeża. Uroczystość ta odbyła się w miejscowości Dziwna koło Szczecina. Wobec skromnych możliwości wyczyn w miejscowości Dziwnej jest... godny podziwu.

✶

„Na cztery wiatry..." — i taki okrzyk nie zawsze jest złym życzeniem. Dobry żeglarz potrafi skorzystać z każdego z tych czterech wiatrów. Żeby być zaś dobrym żeglarzem trzeba odbyć odpowiednią praktykę, taką jak np. uczestnicy rejsu jachtu „Gen. Zaruski", który udał się w kilkutygodniową podróż do portów bałtyckich. Kandydaci na stopień starszych żeglarzy przejdą ostry egzamin praktyczny, uzupełniony egzaminem z nabytych doświadczeń. Będzie więc to szkoła na pokładzie. Przyjemna i pożyteczna.

✶

Szwedzki statek-prom „Drottning Victoria", który obsługiwał trasę Trelleborg — Gdynia, został zastąpiony statkiem - promem „Konnung Gustav V". Jest to prawie identyczny statek z poprzednim i tak samo będzie przybywał do Gdyni we wtorki i piątki.

✶

Z dna morskiego co jakiś czas wydobywamy najrozmaitsze skarby. W porcie gdyńskim wydobyty został wrak dużego transportowca „Warthe", spoczywający na dnie basenu przy nabrzeżu Francuskim.

„Warthe" po zmianie swej nazwy na bardziej właściwą: „Warta", zostanie oddany do dyspozycji towarzystwa GAL. Będzie on jednym z większych naszych frachtowców.



Statek „Australia Victory", który przybył do Gdyni z darami ludności Filadelfii dla Polski.

MARYNARZ POLSKI

DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK I. Gdynia, 1—15 października 1946 r. NR. 7

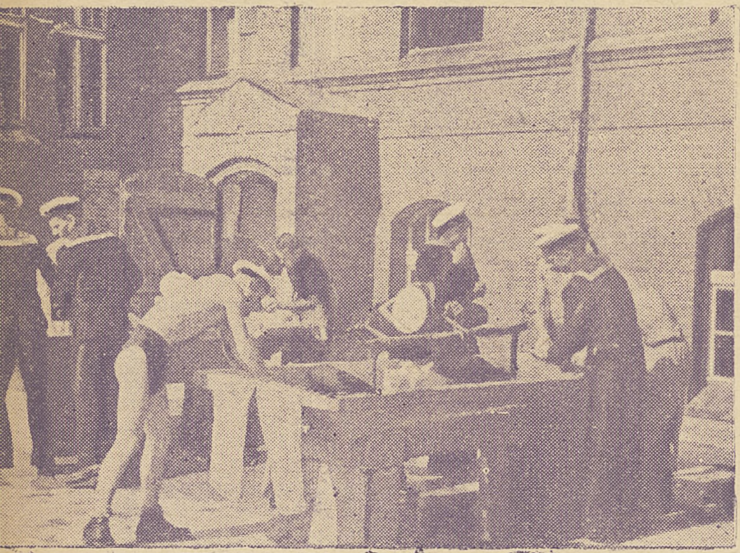


Treść numeru:

NA OKŁADCE: Rozpoczął się nowy rok szkolny w Szkole Specj. Morskich.

„DAR POMORZA" W MARSYLII
Modlitwa poranna
(patrz korespondencja na str. 15)









Z Kadry Mar.Woj.

Daleka jest droga do tytułu „wilka morskiego". Po wstępnym przeszkoleniu w Kadrze Marynarki Wojennej, ci, którzy zostali zakwalifikowani do Szkoły Specjalistów Morskich, wraz ze wszystkimi „ruchomościami", przygotowują się do opuszczenia koszar, żegnani nie bez zazdrości przez pozostających kolegów.

Ale i ci co pozostali, nie mogą narzekać na brak zajęcia. Pracowity dzień marynarza składa się nie tylko z ćwiczeń wojskowych, ale także i z godzin poświęconych wyłącznie swej osobie i... swej garderobie. Rzadko kiedy zdarza się, aby ten lub ów w czasie pobytu w domu musiał prać swój garnitur. Tak, ale między garniturem cywilnym, a mundurem jest między innymi i ta różnica, że mundur najlepiej wygląda, gdy wyprany jest przez swego właściciela. Z początku to bywa trudne, ale w końcu każdy się przekonywuje, że jednak, to prawda, że nie święci garnki lepią.

Za to później o wiele przyjemniej jest maszerować na ćwiczenia w czystych mundurkach. Zresztą jak cię widzą, tak cię piszą — lepiej więc zachować czystość nienaganną.

Śmiech to zdrowie, ale i sport także. Wszelkie rodzaje sportu jak gimnastyka i gry są nie tylko wypoczynkiem, ale i miłym zajęciem. Od dawna bowiem wszystkim wiadomo, że marynarz oprócz wielu innych zalet musi mieć także i bicepsy nie od parady...



GDYNIA - OKSYWIE Zmiana warty w jednostce Mar. Woj. na Oksywiu

ŚWINOUJŚCIE Marynarze ze Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego w przystani



Sylwetki okrętów Mar. Woj.



Okręt podwodny klasy „Ryś"

Dane polskich okrętów podwodnych

	Klasa „Ryś"	Klasa „Sęp"
Rok budowy:	1929 — 30 Francja	1938 Holandia
Wyporność: (II)	980/1250 t.	1110/1473 t.
Szybkość: (V)	14/9 w.	19/9 w.
Moc motorów:	1800/1200 HP.	4740/1000 HP.
Uzbrojenie:		
	1 Armata — 100 m/m	1 Armata 105 m/m
	1 NKM — 13,2 m/m (zdwojony)	1 „Bofors" 40 m/m (dwuluf. chow.)
	6 Apar. torpedowych	8 Apar. torpedowych
	38 Min	

Bliźniaczy okręt tej klasy „Wilk" dotąd znajduje się w Anglii

Bliźniaczy okręt tej klasy „Orzeł" zginął w maju 1940 r.



Okręt podwodny klasy „Sęp"

W rocznicę Lenino

12 — 13. X. 1943 r.

Perspektywa trzech lat dzielących nas od dni pamiętnej bitwy pod Lenino, zezwala na jeszcze wyraźniejszą ocenę istotnego sensu i historycznego znaczenia tej bitwy.

Walki Pierwszej Dywizji im. Tadeusza Kościuszki w dniach 12 i 13 października 1943 roku na polach Smoleńszczyzny w całości zmagań z hitlerowską machiną na froncie wschodnim, były małym, ale jakże wymownym epizodem.

Lenino — to jeszcze jeden wspaniały przykład bohaterstwa i poświęcenia żołnierza polskiego, jego patriotyzmu i wielkich wartości bojowych. Słusznie działania Pierwszej Dywizji pod Lenino postawić można na równi z najświetniejszymi wyczynami oręża polskiego.

Ale nie to stanowi źródło chwały i nieśmiertelnej sławy Kościuszkowców i nie w tym tkwi istotny sens tej bitwy i jej historyczne znaczenie.

W bitwie pod Lenino żołnierz polski po raz pierwszy od pięciuset lat, po raz pierwszy od bitwy Grunwaldzkiej, walczył nie przeciwko żołnierzowi rosyjskiemu, lecz ramię w ramię z nim gromił wspólnego wroga — Niemców. Po raz pierwszy w dziejach stosunków polsko - radzieckich regularne polskie siły zbrojne i Armia Czerwona stanęły obok siebie na polu walki, związane braterstwem broni. Honor żołnierza polskiego, splamiony niesławną ucieczką Andersa w momencie decydującej rozprawy z hitlerowskimi zbirami, został uratowany.

Lenino było pierwszym zewnętrznym wyrazem zmiany stosunku narodu polskiego do bratnich narodów radzieckich. Od słownych deklaracyj i paktów przeszliśmy do czynu, pisząc krwią własną prawdy, będące dziś własnością całego narodu.

I to jest źródłem nieśmiertelnej sławy Dywizji im. Tadeusza Kościuszki — i na tym polega historyczne znaczenie bitwy pod Lenino.

W okresie niesławnych wystąpień anglosaskich protektorów i opiekunów Niemiec — wartość historycznych przeobrażeń w stosunkach polsko - radzieckich, przeobrażeń, zadokumentowanych już tam — pod Lenino, staje się tym wymowniejsza i wyraźniejsza.



Lenino

Nowe złożono już pieśni,
już inny życie ma smak
— tej — nie zapomnieć ni prześnić —
krew mocniejsza niż hasła.

Lenino. Okop i noc
huczy wspomnieniem z daleka —
dowódcy twardy głos:
jutro — bój czeka!

Pierwszy bój...

Żarem nas dziwnym oblało
i łzami oczy zakwitły
— minęło czasu niemało
od naszej ostatniej bitwy...

Orły błyszczały na czapkach
i gwiazdy płonęły u głów
— tętniły czołgi i serca:
jeden wieczysty wróg...

Lenino, Lenino, Lenino
ścianą stalową wyrosło —
a z nieba tysiącem bomb biło
i domem wołało — Polską...

Wołało — wabiło i poszły
kompanie i pułki, jak furia,
drogą najbliższą do Polski
na ścianę żelaza i ognia.

Porucznik, co mówił z rosyjska,
Polak z Syberii i Ślązak
— tego nie wspomnieć ni spisać
tego nie uczyć się z książek.

Wnuków pieszczota najpierwsza
— gdy lata i wieki przeminą —
z serc matek spłynie do serca:
Lenino, Lenino, Lenino...

T. Żochowski



LUDZIE w BIELI

Reportaż ze Szpitala Mar. Woj. w Gdyni

napisał
Stanisław Biskupski, por.

Tylko najbardziej złośliwi potrafią twierdzić, że przy leczeniu wojskowych uniwersalnym środkiem jest... rycyna. Nieprawda. Kto nie wierzy niech przyjdzie do Szpitala Marynarki Wojennej. Zobaczymy jak się będzie miał z pyszna, kiedy najrozmaitsi specjaliści wezmą go w obroty. Symulować nie radzę. Nic się nie uda i szkoda gadać, aby ktokolwiek zjawił się w szpitalu, z nadzieją na wykręcenie się choćby od paru dni służby, nie mając ku temu powodów.

Jeśli natomiast jest ktoś w istocie chory, otoczony zostanie najtroskliwszą opieką fachowo-lekarską i wszelkie choróbska wyjdą z chorego organizmu, żałując zapewne, że się w ogóle tam zjawiły.

Nie dziwię się im — walka nierówna. Bakterie są jedne — a po przeciwnej stronie cały sztab lekarzy i pielęgniarek, i to uzbrojonych w najnowocześniejszą broń.

Wszystko to, co pasożytuje na ludzkim organizmie, ukrywa się i gnieździ w tak wyszukanych kryjówkach, że trzeba niejednokrotnie użyć całego zasobu wiedzy, cierpliwości, pracy i... przyrządów technicznych. Spójrzmy w peryskop... to jest chciałem po wiedzieć — w mikroskop:



Nic nadzwyczaj nego — prawda? Oo, przepraszam najmocniej. Dla nas, dla laików może w istocie nic nadzwyczajnego. Ale dla fachowca! Za pomocą „tajemniczych" zabiegów ta laborantka odkryła cały mikroświat zawarty w jednej kropelce czerwonej krwi: leukocyty, limfocyty, monocyty, hemoglobina... Dziwacznie i obco brzmią te nazwy, mimo, że każdy z nas posiada ich w sobie miliony.



Albo na przykład Roentgen. Ciemno w pokoju choć oko wykol. A na matowym ekranie bije ludzkie serce i ludzkie płuca rozszerzają się w oddechu. Widać wszystko. Nawet najbardziej zakonspirowany wróg zostaje odkryty i akcja bojowa przeciwko nim może być rozpoczęta. Roentgen? — A może raczej radar? Sam już nie wiem.

„Bo... boli... panie doktorze..." — Wszelkie operacje ucha są zawsze skomplikowane. Niecierpliwy pacjent utrudnia jeszcze bardziej sytuację. No, ale zawsze jest lepiej pocierpieć krótko, niż dłużej chorować.

Lancetem? — No tak, i w nowoczesnej wojnie dochodzi często do



walki na bagnety. — Jeszcze chwileczkę. O, tak wystarczy — teraz tylko założyć opatrunek...

— No dobrze, ale dlaczego oddział kobiecy i ginekologiczny w Szpitalu Marynarki? Chyba nie macie tak dużo u siebie kobiet?

Kobiet w istocie jest bardzo mało, ale przecież rodziny oficerów i podoficerów zawodowych też muszą mieć opiekę lekarską! I dlatego oddział kobiecy i ginekologiczny.

W Szpitalu Marynarki bardzo często przychodzą na świat pierwsi marynarze... Rezerwiści...



(Dokończ. z poprz. str.)



Penicylina

Uniwersalna broń.

Marynarz Bogusz Mieczysław z SSM przybył do szpitala z flegmoną prawej ręki. Flegmona spowodowała szkarlatynę. Przebieg był niezmiernie ciężki, komplikacje przeszły w chroniczne zakażenie, połączone z rozległymi odleżynami (mimo bardzo troskliwej opieki). Lekarze i pielęgniarki wielokrotnie ofiarowywały swą krew dla transfuzji. Stan nadal był bardzo poważny. Sięgnięto po — penicylinę. Chory otrzymał 6—7 flakonów, zawierających ponad 1.000.000 jednostek. Chory jest na jak najlepszej drodze do wyzdrowienia...

Por Seredyński: Powikłane złamanie podudzia. Następstwa fatalne: komplikacje i zapalenie płuc — groźny moment w 52-gim roku życia! Stan beznadziejny. U progu śmierci przychodzi z życiem — penicylina. Por. Seredyński był pierwszym w Szpitalu Marynarki Wojennej, który otrzymał ten życiodajny zastrzyk. Dziś jest zupełnie zdrów...

Penicylina? — A może bomba atomowa przeciwko chorobotwórczym mikrobom?...

Kiedy walka została zakończona, nadchodzi okres odbudowy — rekonwalescencji. Kto by tam, w tym okresie, chciał leżeć w szarych murach szpitala i patrzeć bez przerwy w biały sufit pokoju. W miarę jak wróg opuszcza ciało, organizm budzi się do nowego życia, pragnąc słońca, powietrza, siły.



Sport jest doskonałym środkiem do tego celu. Siatkówka? — Niech będzie siatkówka! Trzeba wyzyskać ten czas. Za parę dni do jednostki...

KURSANCI OFICERSKIEJ SZKOŁY Mar. Woj. piszą...

Szkolenie nowych zastępów specjalistów morskich, a w szczególności korpusu oficerskiego, z chwilą uzyskania przez nasze państwo szerokiego dostępu do morza, stało się ze względu na utratę wielu wykładowców bardzo problematyczne. Kwestia ta została jednak w b. szybkim czasie rozwiązana.

Obecnie istniejąca Kadra Mar. Woj. szkoli rekrutów na dobrych żołnierzy. Kolei Szkoła Specjalistów Morskich przejmuje ich, już wyćwiczonych i poza przedmiotami ogólnokształcącymi daje im morskie wiadomości fachowe.

Oprócz wyżej wymienionych istnieje również Ofic. Szkoła Marynarki Wojennej. Jak się czują i co porabiają elewi Szkoły dowiadujemy się z listów, skierowanych do redakcji:

„Przed wojną, w siódmej klasie szk. powsz. była zorganizowana wycieczka nad morze. Zapisałem się na wyjazd bez wiedzy rodziców, lecz gdy się z nimi podzieliłem tą wiadomością, okazało się, że kwota 28 zł była zbyt dużą na nasz skromny domowy budżet. Musiałem więc z wyjazdu zrezygnować.

Dziś, gdy znajduję się nad morzem i w dodatku w Ofic. Szk. Mar. Woj. doskonale widzę różnicę między Polską przedwrześniową a obecną.

Wówczas nie mogłem zobaczyć morza, bo... ojciec mój pracował ciężko przez 32 lata w kopalni. Mogły mi się jedynie łzy cisnąć do oczu, podczas gdy dzieci zamożniejszych rodziców wracały szczęśliwe, z nad morza.

Obecnie czuję się więcej niż zadowolony i szczęśliwy. Mam zaszczyt być w OSMW i wiem, że do tego przyczyniła się jedynie zmiana ustroju w Polsce. W innym razie, jako syn szarego górnika nie widziałbym morza do śmierci." (D. M.)

Przebieg zajęć i nastrój jaki tam panuje ilustruje list ppor. Kryworzejewa:

„Godz. 6-ta. Pobudka! Gimnastyka poranna, zaprawiająca nas do twardej służby na morzu, daje trzeźwość umysłu i poczucie dobrego humoru na cały dzień. Potem: apel, śniadanie, pół godziny sygnalizacji oraz wykłady.

Uruchomienie Szkoły nastręczało początkowo wiele trudności, jednakże zostały one szybko przezwyciężone. Obecnie roześmiane i pewne siebie twarze, są najlepszym dowodem, że „nie ma mola, co je gryzie".

Między nami jest wielu oficerów, którzy przeszli szlak bojowy od Lenino po Berlin i na niejednej piersi widnieją wysokie odznaczenia za bohaterstwo i poświęcenie."

„Zapału do pracy", pisze wspomniany kursant: „dodaje nam żywiołowy Bałtyk,

a wrak pirackiego „Gneisenau" daje nam wiarę, że sprawiedliwości musi się zawsze stać zadość i niech wrak ten będzie zarazem przestrogą dla tych, którzy by nam Bałtyk wydrzeć zechcieli!

Częste wycieczki w morze hartują ducha i ciało, przynosząc wiele miłych i mocnych wrażeń. Duszą tych wszystkich imprez jest komandor ppor. Mieszkowski, który uczy nas kochać Bałtyk, wpajając w nas tym samym silne postanowienie pracy nad umocnieniem potęgi Polski na morzu!"

Por Studziński opisuje jedną z przejażdżek w czasie ćwiczebnego pływania na trawlerach:

„W porcie czekały przygotowane do drogi okręty. Jako d-ca jednej z grup, zaokrętowany zostałem na ORP „Krogulec".

Zadaniem naszym: stawianie i wyciąganie boi. Podniesienie bandery, odkotwiczenie i... ruszamy w morze.

Jest zimno, jednak przejęci rolą „poławiaczy min" nie dajemy tego po sobie poznać. Trawlery, jeden za drugim wyciągnięte w szyk torowy, suną w kierunku na Zatokę.

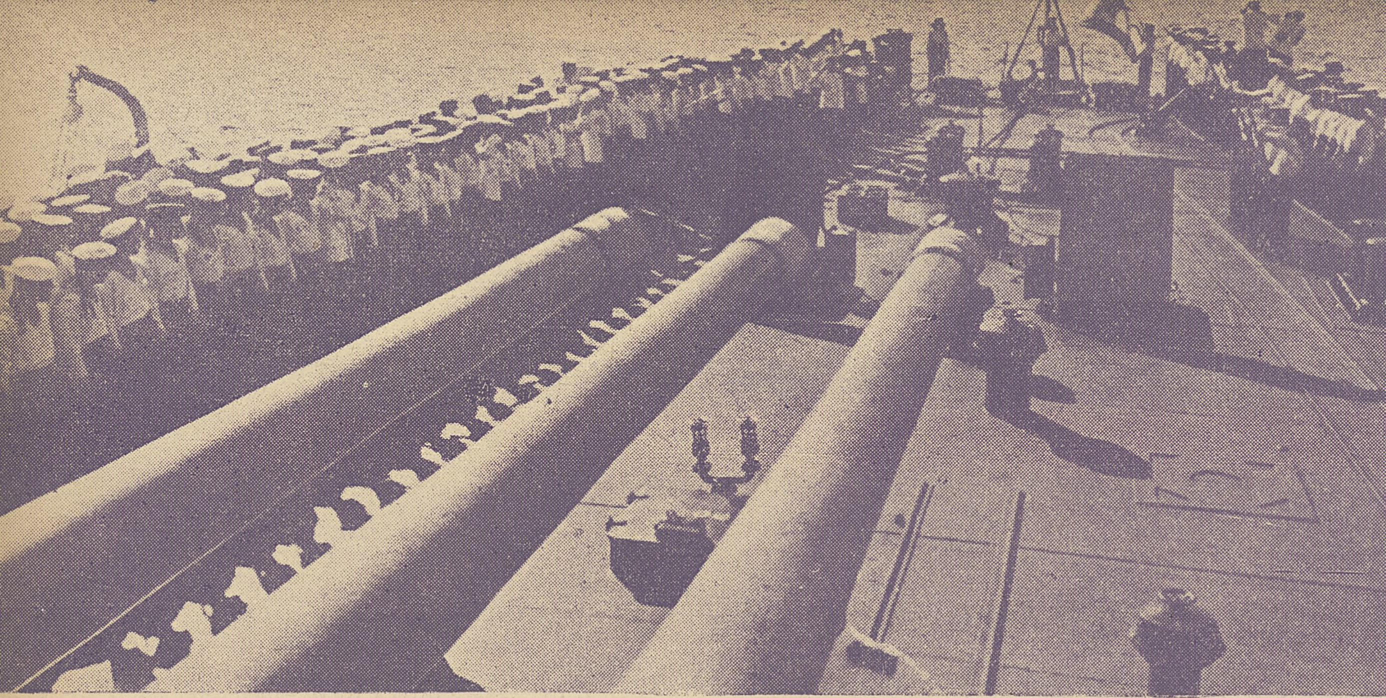
Linia lądu dawno już znikła z oczu.

Na długiej mocnej linie, kilkadziesiąt metrów poza okrętami, widać pływaki wyciągnięte w klucz żórawi, utrzymują „trał" na jednakowej głębokości.

Podpływamy pod boję. Gwizdek, szybki ruch na pokładzie i boja wciągnięta. Wytrałowane boje stawiane są w innym miejscu. To już dużo lżejsza praca. Ustawione boje oznaczają natomiast wolny i bezpieczny przejazd dla wpływających do portów statków handlowych.

Do pracy wprawiliśmy się szybko i pod koniec trałowanie nie sprawiało nam żadnych trudności. Wszyscy zadowoleni, a co najważniejsze, że i Dowódca również się uśmiecha.

Po przybyciu do portu następuje zakotwiczenie. Szybko uprzątamy pokład i ze śpiewem wracamy do Szkoły. Z dala już koledzy sygnalizują nam semaforem, że smaczna kolacja czeka, ażeby nagrodzić nasz całodzienny trud".

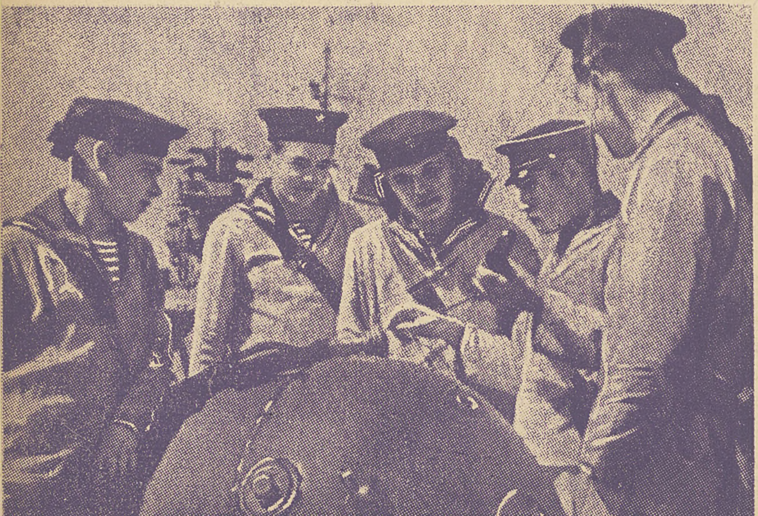


Apel poranny —
podniesienie bandery

DZIEŃ PRACY MARYNARZA RADZIECKIEGO



Czyszczenie pokładu



Nauka o broni

(Dokończenie obok)



A gdy zajęcia dzienne skończone, czas na rozrywki.

SKRZYNKA POCZTOWA

Pawlicki Bron., Jelenia Góra. Serdecznie dziękujemy za przysłane książki. Czyn Wasz oceniamy jako wybitnie obywatelski, zasługujący na szczere uznanie.

Biblioteka Przemysł.-Rzem. w Poznaniu. Planami Gdyni, Portu i Wybrzeża dysponuje Główny Urząd Morski, natomiast o fotografie trzeba starać się indywidualnie na miejscu.

Piłat Eug., Katowice. Tonaż (brutto) „Queen Mary" wynosi 81.235 t. r. b., natomiast „Queen Elisabeth" 85.000.

Bajura S. st. mar., F. M. O. Plymouth. Osiągnięcie wszystkich Waszych zamierzeń, o których piszecie, jest możliwe drogą załatwienia zwykłych starań i formalności, podobnie jak przed wojną (zgłoszenie, podanie, etc.) z tym że obecnie — wobec braku dostatecznej ilości wykwalifikowanych pracowników — przyjdzie to szybciej i łatwiej. Wysyłamy Wam „Marynarza". Zamiast pieniędzy przyślijcie nam jakieś ilustrowane pisma zagraniczne z dziedziny morskiej.

Góralski J., j. w. 3675 Ełk. Służba w Mar. Woj, w charakterze ochotnika, a więc przedpoborowego, jest możliwa drogą wcielenia w odnośnych R.K.U. na ochotnicze zgłoszenie się kandydata podczas poboru rocznika branego do wojska. W wypadku ochotniczego wstępowania trzeba odrazu podpisać zobowiązanie do służby nadterminowej w Mar. Woj. na dwa lata dodatkowe.

W sprawach informacji o pracy w mar. handl. należy zwracać się do Zw. Zawod. Marynarzy i Pracowników Portowych, Gdynia, Plac Kaszubski.

Smolicz T., Kutno. W Polsce istnieje tylko jedna Państwowa Szkoła Morska, kształtcąca na oficerów mar. handlowej. Zdaje się do niej egzamin wstępny po małej maturze. Stopień kapitana ż. m. (żeglugi małej), a następnie ż. w. (żegl. wielkiej) osiąga się automatycznie po przepływaniu pewnej ilości ustalonych miesięcy w niższych stopniach. Duża matura co najwyżej ułatwi zdanie egzaminu wstępnego, który jest konkursowym.

Poza tym istnieje od roku bieżącego Oficerska Szkoła Mar. Woj. Warunki przyjęcia do niej w roku 1947 będą podane do publicznej wiadomości.

Markowiak Z., j. w. 3594 „d". Zaszła omyłka, o której wspomnieliśmy zresztą w poprzednim n-rze „Marynarza". Błąd polegał na tym, że zecer zamiast hm (hektometrów) napisał km (kilometrów) i przez to wyszły te fantastyczne cyfry. Jednakże konstatujemy, że możliwe jest na morzu strzelanie na wielką odległość przy zastosowaniu t. zw. strzelania stratosferycznego, oraz celowników radiolokacyjnych. Artykuł na ten temat ukaże się wkrótce na łamach „Marynarza".

Kozanecki L., Gniezno. Szczegóły, dotyczące P.S.M. znajdziecie w n-rze 4/5 naszego pisma. Patrz odpowiedź, daną powyżej T. Smoliczowi.

Krzyżanowski J. Słaby wzrok wymagający okularów w młodym wieku wyklucza możliwość wstąpienia do Mar. Woj., jak również i handlowej w personelu pływającym.

Gnatowski A., Rzeszów. Patrz odpowiedź, daną T. Smoliczowi.

Kajkowski W. (Toruń) i Pantera. Jednym z zasadniczych warunków przyjęcia do Państw. Szk. Morskiej jest zdrowie. Warunki identyczne z tymi, które zawsze obowiązywały w lotnictwie i marynarce, czyli żadne „ale". Brakujące dwa zęby, o których jeden z Was pisze, nietrudno ostatecznie uzupełnić przy dzisiejszej „technice" i w ten sposób nie będą one przeszkodą w dostaniu się do P. S. M.

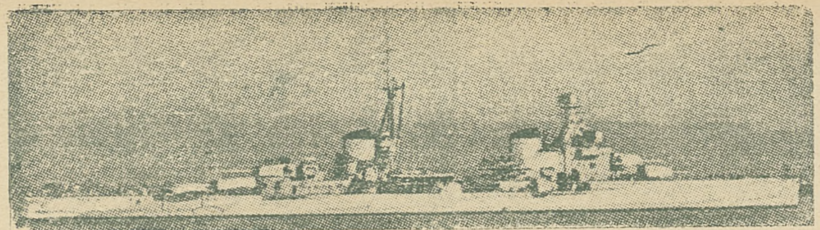
Bretsznajder J., Radom. Omyłka to rzecz ludzka, wybaczcie zatem autorom „Kalendarza", że raz użyli słowa „okręt" zamiast „statek". Co do Waszego projektu, odnośnie reprodukcji przekrojów okrętów na osobnym arkuszu, to na razie, ze względów technicznych, nie możemy tego robić. W sprawie wydawnictwa L. M., najlepiej chyba zwrócić się z zapytaniem do Ligi Morskiej. W-wa, Widok 10. Modelarstwo znajdziecie ponadto w b. dobrym „Żeglarzu", którego Nr. 3 już się ukazał w sprzedaży.

A. E. Musicie zaczekać do wiosny, t. j. do nowego poboru rekruta i wówczas stawicie się ochotniczo do służby w Mar. Woj.

Pogoda J., Tomaszów Mazowiecki. Szkoła Rybołówstwa Morskiego jest w stadium organizacji w Gdyni i ma powstać przypuszczalnie za dwa miesiące. Wymagane będzie świadectwo ukończenia szkoły powszechnej, egzamin wstępny głównie z geografii i matematyki. Szkoła ma za zadanie wykształcić zastępy młodych rybaków. Bliższych informacji udzieli Wam P.C.W.M., Gdynia, Dom Żeglarza — Molo Prezydenta.

Nowak T., Rzeszów. „Instrukcyj", o które pytacie, najlepiej poszukać w większych księgarniach.

KRES
POTĘGI WŁOSKIEJ NA MORZU



C. Krążownik włoski „Bolzano"

Choć obrady w pałacu Luksemburskim trwać będą jeszcze razem z burzliwymi wystąpieniami niektórych przedstawicieli mocarstw i państw pomniejszych, przecież sprawa traktatu z Włochami wydaje się już przesądzona.

Wszyscy sojusznicy są na ogół zgodni w tym, że naród włoski musi ponosić konsekwencje polityki Mussoliniego, musi być uważany jako pobity przeciwnik. Prowizoryczny traktat pokojowy ukazuje konsekwencje powyższej postawy. Być może, że w niektórych punktach ulegnie zmianom, raczej formalnym niż praktycznym, ale sprawa likwidacji włoskiej potęgi morskiej jest już przesądzona. W ten sposób znika siła, która w okresie między obu wielkimi wojnami światowymi, podważała ustawicznie pokój światowy. Znika siła, która liczebnie i jakościowo dzierżyła prym na morzu Śródziemnym stając jednocześnie na drodze najważniejszej dla Imperium Brytyjskiego. Znika wreszcie siła, która została rozbudowana według rewelacyjnej teorii generała Douhet'a, wysuwającej lotnictwo i flotę podwodną na czoło elementów rozstrzygających.

Doświadczenia okresu 1940-4 r. wskazują wyraźnie, że Włosi popełnili szereg błędów już w założeniach.

To, że Włosi dzisiaj twierdzą, że walczyli nieprzekonywująco z racji narzucenia im wojny przez sfery faszystowskie rodzime i niemieckie, nie zwiedzie nikogo.

Wszyscy delegaci zagraniczni widzą wyraźnie, że mają do czynienia z elastyczną polityką narodową i wiedzą, że Włosi przegrali wojnę jako niezręczni eksperymentatorzy.

Generał Douhet twierdził, że nie potrzeba przeprowadzać wielkich działań desantowych przeciw brytyjskim bazom wojenno - morskim. Wykazywał, że szkoda po prostu pieniędzy na budowę dużych przeżywających się okrętów. Zalecał samo operowanie lotnictwem i okrętami podwodnymi.

Włosi wprawdzie zbudowali cztery okręty liniowe i przebudowali cztery stare, ale postanowili trzymać się zaleceń swego wielkiego rodaka-doktrynera.

Dlatego też wystąpili z ciągłą ofensywą powietrzną przeciw Malcie, Gibraltarowi i Aleksandrii. Dlatego wysłali na morze 120 nowoczesnych okrętów podwodnych.

Pomimo tego bazy brytyjskie zaczęły się skutecznie „odgryzać", a karawany statków pod nieliczną eskortą przechodziły bez większych strat wzdłuż i wszerz morza Śródziemnego. Dowództwo włoskie stanęło wobec nagiej rzeczywistości, która daleko odbiegała od wizji generała Douhet'a.

Zwrócono uwagę na problem personelu. Nadlecieli więc do baz włoskich wypróbowani lotnicy niemieccy, przedarły się niemieckie okręty podwodne. Niemieckie załogi okazały się bardziej bojowe, ale poważniejszej zmiany nie zaobserwowano.

Bazy brytyjskie zmniejszyły ilość i jakość nalotów na Włochy, musiały zająć się naprawą kilku uszkodzonych liniowców i lotniskowców. W dalszym ciągu pozostawał brak sukcesów strategicznych.

Postanowiono rozwinąć teorię generała Douhet'a budując szeregi „drobnoustrojów" morskich w postaci łodzi szturmowych i ścigaczy. Przerzucono okręty podwodne na Atlantyk, jako rejon bardziej sprzyjający ich atakom.

Tymczasem nastąpił niespodziewany nalot na Tarent i trzy największe okręty włoskie „Vittorio Veneto", „Littorio" i „Cavour" zostały uszkodzone. Nastąpiło dalej lądowanie we francuskiej Afryce Zachodniej i została tym samym zmarnowana szansa zajęcia Gibraltaru.

Mimo szczęśliwych doświadczeń przeciwników, i później Niemców (Kreta) sztab włoski nie mógł zdecydować się na lądowanie na Malcie i lądowanie koło Aleksandrii dla poparcia maszerującego Rommla.

Zwiększano tylko naloty, wprowadzano do akcji coraz to nowe okręty podwodne swoje i niemieckie. Przeprowadzono wypady łodzi szturmowych do Aleksandrii i na Kretę.

Mimo pewnych sukcesów: zatopienie okrętu liniowego „Barkam", ciężkiego uszkodzenia dwóch dalszych „Queen Elisabeth" i „Valiant", zatopienia lotniskowców „Ark Royal" i „Eagle", zniszczenia ciężkiego krążownika „York" — nic się w sytuacji nie zmieniło.

Miraż doktryny Douhet'a trwał.

Aż nastąpiło lądowanie sojuszników na Sycylii. To było oczywiście najcięższym ciosem dla wiernych wyznawców generała-doktrynera. On bronił desantów na izolowane bazy brytyjskie, alianci zaś desantowali w samej Italii. Kapitulacja była już tylko konsekwencją załamania się przewodnich idei sztabu włoskiego.

Jest rzeczą uderzającą, że Anglicy stosując nieprzedawniającą się teorię uderzeń floty pełnowartościowej nie rezygnowali z doktryny gen. Douhet'a, ale traktowali ją jako uzupełnienie swojej.

I tak angielskie lotnictwo dokonało wspomnianego już nalotu na Tarent ułatwiając ruchy własnym liniowcom. W czasie masowego nalotu na bazy sardyńskie poważnie uszkodziło dwa ciężkie krążowniki „Trento" i „Trieste". Umożliwiło dalej swoim wywiadem zaskoczenie silnej eskadry włoskiej i działając z liniowcami własnymi uszkodziło włoski „Littorio".

Okręty podwodne sprzymierzonych zatopiły 3—4 lekkie krążowniki i szereg kontrtorpedowców (m. inn nasz „Sokół" ma na sumieniu 2 typu „Aviere" po 1620 ton). Miniaturowe „drobnoustroje" brytyjskie zniszczyły zaś w Spezii ciężki krążownik „Bolzano", a w Palermo lekki krążownik „Ulpio Traiano".

Włoska flota wojenna wyszła z wojny mając 100.000 ton strat i około 270.000 ton na służbie sprzymierzonych. Już jednak po kapitulacji zaznaczyły się tendencje podziału tej reszty między marynarki śródziemnomorskie, poszkodowane wskutek wojny z Italią. Są to: francuska, jugosłowiańska, grecka i albańska.

Dotychczasowy projekt przewiduje ustalenie powojennego stanu włoskiej marynarki wojennej na dwa mniejsze okręty „Doria" i „Duilio" po 24 tysiące ton, uzbrojone po dziesięć armat 320 mm w czterech wieżach, po dwanaście średnich, obronnych, po dziesięć dużych 90 mm pl (pojedynczo rozstawione), po czterdzieści ciężkich karabinów maszynowych przeciw samolotom i ścigaczom, i po dwie katapulty do wyrzucania wodnosamolotów. Rozwijają po 27 węzłów. Oba zostały przebudowane w latach 1937-40.

Ze średnich jednostek przewiduje się pozostawienie Włochom czterech krążowników nieokreślonego jeszcze typu.

Zastanawiającym jest, że cyfra kontrtorpedowców ma być ta sama, a raczej sprzymierzeni są gotowi do ustępstw w zakresie eskortowców (szesnaście) i korwet (dwadzieścia). **(Dokończenie na str. 17-ej)**

TRANSPORTOWCE PODWODNE



Napisał:
Józef Modrzejewski

Okręty podwodne odegrały znaczną rolę w obu wojnach światowych jako niszczyciele handlu morskiego i pojedyńczych wojennych jednostek nawodnych. Okazało się, że oprócz tych zadań ściśle bojowych, są także zdolne spełniać obowiązki mniej efektowne choć równie efektywne. Chodzi tutaj o przewożenie zapasów wojennych, ludzi, żywności i paliwa.

Skromne rozmiary, ciasne pomieszczenia i konieczność symetrycznego rozmieszczenia ciężarów ogranicza przede wszystkim ilość ewentualnego ładunku dla podwodnego transportowca. Pamiętamy także, że strata torpedy już powoduje niebezpieczne przechyły, które nie zawsze i niezbyt prędko usuwa woda wlewająca się do wyrzutni.

Stąd samo załadowanie ładunku wymaga bardzo precyzyjnie opracowanego i wykonanego planu, stąd również musi ograniczyć się do specjalnie cennego i niezastąpionego materiału, który inną drogą trudno jest wysłać.

Okręt podwodny posiada niewielką szybkość. Ten fakt oczywiście również zmniejsza jego zalety jako transportowca. Wreszcie rejs z ładunkiem zmusza go do częstszego i długotrwałego zanurzania się pod powierzchnię. Pomimo jednak tych wszystkich zastrzeżeń Anglicy od 1942 r. przystosowali dwa podwodne stawiacze min „Rorqual" i „Porpoise" do przewożenia benzyny lotniczej, amunicji dla dział przeciwlotniczych i myśliwców oraz poczty. Wyznaczono im zadanie zaopatrywania tymi materiałami Malty. Okręty ładowały się w Gibraltarze.

Zarówno „Rorqual" jak i „Porpoise" należały do jednostek dużych (wyporność 1500 ton nad wodą), szybkich (16 węzłów na powierzchni i 8.7 węzłów w głębinach) i były przystosowane poprzednio do przewożenia dużej ilości min (120 małego rozmiaru). Te względy wpłynęły na decyzję Admiralicji, która nie mogła rozwiązać kwestii posiłków dla Malty, znajdującej się wówczas w upornej obronie wobec ofensyw powietrznych niemiecko - włoskich.

Akcja podwodna przyniosła rezultaty. Oba okręty brytyjskie przewiozły ponad 160 ton najpotrzebniejszego materiału i ulżyły obrońcom samotnej twierdzy.

Stopniowo wciągnięto do współdziałania jeszcze inne jednostki, w tym polskiego „Sokoła".

Nieprzyjaciel zorientował się prędko w nowym sposobie transportu. Pomysł zresztą był już częściowo wykorzystany przez Niemców w 1915 r. z tą tylko różnicą, że do przewozu pod wodą używali specjalne typy handlowe. Na drodze do Malty postawiono szereg zapór minowych i sieciowych, wzmocniono patrole torpedowców włoskich i niemieckich „Messerschmidtów".

Dramatyczne przejścia miał „Porpoise" dowodzony przez porucznika Benningtona, który musiał wymykać się olbrzymiej nagonce, urządzonej przez siły morskie i powietrzne. Okręt jednak zginął dopiero w roku 1945.

W tym samym czasie co Anglicy także Niemcy i Japończycy przystąpili do wykorzystywania okrętów podwodnych do celów transportowych. Niemcy wybudowali specjalne jednostki do przewożenia paliwa na oceany dla zaopatrywania w nie flotyll bojowych. Należały one do typu średniego (w granicach 1000 ton) o dużej szybkości (do 22 węzłów); pozbawiono je wyrzutni torpedowych na korzyść zbiorników dla ropy. Uzbrojenie zatem ograniczono do jednego działa pokładowego przeciw celom morskim i kilku pl. Te podwodne cysternowce służyły także do zaopatrywania okrętów nawodnych — wszelkiego rodzaju kaprów. W ten sposób niemieckie krążowniki pomocnicze nie potrzebowały już stacji i pryzów.

W ten sposób na oceanach rozwielmożniły się okręty niemieckie przekraczając Atlantyk na południu w kierunku Madagaskaru i na północy w kierunku Nowej Ziemi (ocean Lodowaty). Wzrosła ilość jednostek jednocześnie przebywających na morzu tak, że operacje podwodne nabrały pewnej ciągłości i systematyczności, a o to przecież Niemcom głównie chodziło. Malała równocześnie proporcja strat. Nowe okręty podwodne stale wchodziły do akcji, starsze nie potrzebowały wracać prędzej niż tego wymagały uszkodzenia i stan zdrowotny załóg.

Podwodne cysternowce zaopatrywały także bazy nadbrzeżne na Północy (Kirkenes) niezależnie od transportów nawodnych.

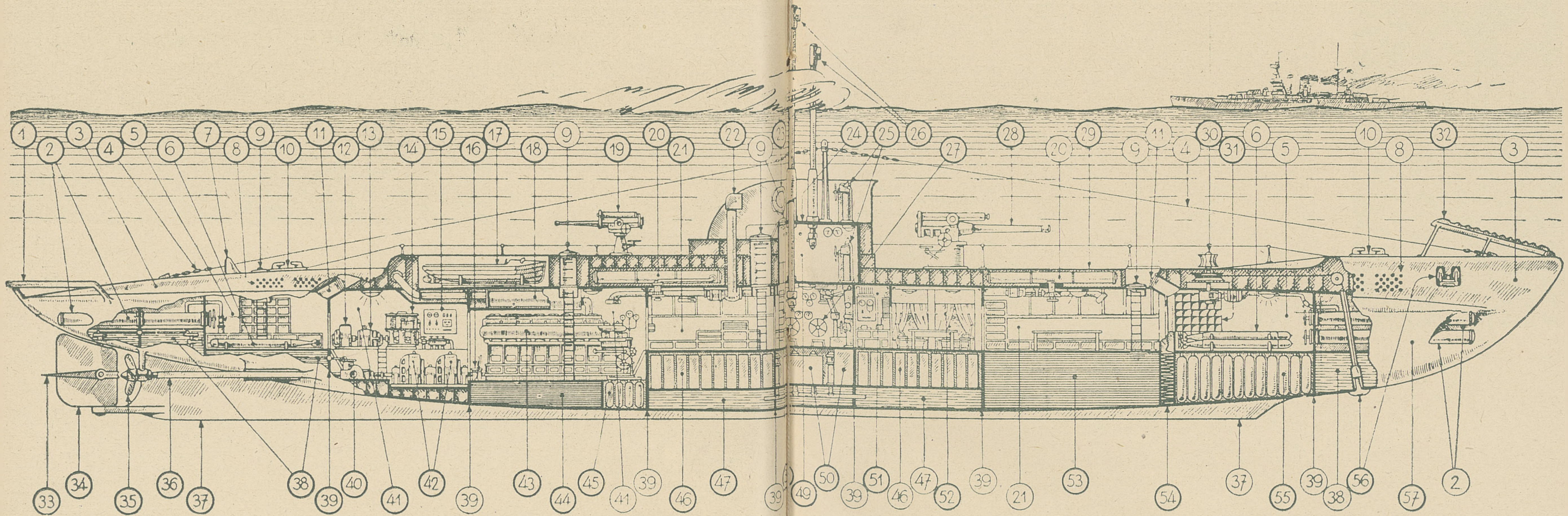
Sytuacja stawała się coraz dramatyczniejsza, aż wreszcie w połowie 1943 r. rozwiązał ją radar.

Niemcy pracowali jeszcze nad innym wykorzystaniem zdolności transportowych okrętu podwodnego, mianowicie chcieli przewozić nim bomby rakietowe „V2" i strzelać nimi z głębokości do 90 metrów pod wodą. Historia rzekomo wykończonego wynalazku i zniszczenia go w ostatniej chwili mogłaby posłużyć jako osnowa powieści fantastycznej. Prasa amerykańska rozpisywała się szeroko jak na jeziorze Toeplitz były czynione próby, które obserwowali z zabobonnym strachem okoliczni wieśniacy i jak wreszcie w momencie wkraczania wojsk amerykańskich wynalazca zniszczył swoje dzieło.

Japończycy wybudowali szereg olbrzymich okrętów podwodnych dla przewożenia wojsk. Chodziło im o nagłe desanty na małych wyspach Pacyfiku, które były patrolowane tylko przez samoloty. Ilość zaokrętowanych żołnierzy nie mogła przewyższać kilkudziesięciu ludzi, ale to wystarczało dla powyższych operacji. Równocześnie okręty podwodne przewoziły zaopatrzenie dla wysp oblężonych i przedłużały sta-

(Dokończenie na str. 15)

PRZEKRÓJ OKRĘTU PODWODNEGO



1 — Ochraniacz śrub
2 — Wyrzutnie torpedowe
3 — Nadbudówka podkładowa, na. pełniająca się wodą przy za- nurzaniu
4 — Anteny radiowe
5 — Przedziały torpedowe
6 — Torpedy
7 — Rufowa latarnia sygnałowa
8 — Otwory przepuszczające wodę
9 — Włazy
10 — Pachołki do cum
11 — Otwory do ładowania torped
12 — Pompa balastowa

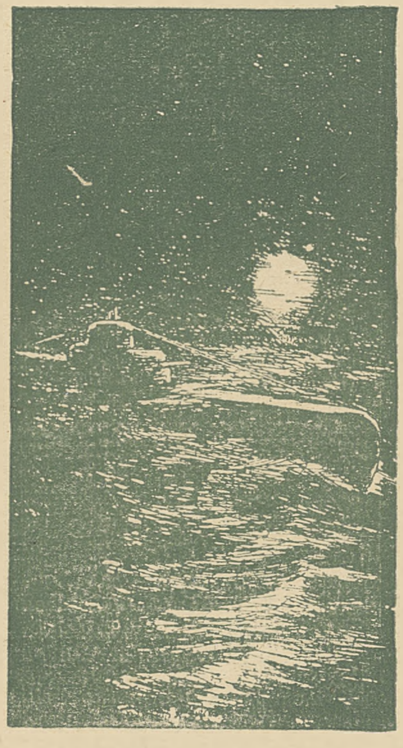
13 — Silnik elektr., napędzający pompę balastową i sprężarkę
14 — Sprężarka
15 — Tablica rozdzielcza
16 — Sprzęgło
17 — Motorówka
18 — Tłumik
19 — Armatka 40 mm, przeciwlot- nicza
20 — Wyrzutnie torpedowe obro- towe
21 — Pomieszczenia załogi
22 — Wentylator
23 — Koło ratunkowe
24 — Pomost nawigacyjny

25 — Żyrokompa ster kierunkowy
26 — Peryskopy jeden na rysun- ku niewid ny)
27 — Stery głęb ści
28 — Działo 100 m
29 — Pokład
30 — Kabestan ektr.
31 — Amunicja
32 — Piła do ro nania sieci zapo- rowych
33 — Ster pozio (głębokości)
34 — Ster piono (kierunkowy)
35 — Śruby
36 — Wał śrubo

37 — Stępka
38 — Zbiorniki wyrównawcze
39 — Grodzie wodoszczelne
40 — Mechanizm sterowy
41 — Przedziały maszynowe
42 — Silniki elektr., poruszające okręt pod wodą
43 — Silniki Diesel'a do napędu o- krętu na powierzchni (2 silniki)
44 — Zbiornik smaru
45 — Butle ze sprężonym powie- trzem do rozruchu silników Diesel'a
46 — Akumulatory
47 — Zbiorniki wody słodkiej

48 — Centrala nawigacyjna i bo- jowa
49 — Kiosk
50 — Zbiornik centralny
51 — Radiostacja
52 — Kabiny oficerskie
53 — Zbiornik ropy
54 — Studzienka na łańcuch kot- wiczny
55 — Zbiorniki sprężonego powie- trza
56 — Kotwice
57 — Zewnętrzny korpus okrętu (cy- lindryczny albo eliptyczny).

O.R.P. „ORZEŁ"



„Cóż szczytniejszego nad śmierć? Ta jest wielkością we wszystkich naszych wiar pojęciu i ta wielkość daje".

Wyspiański (Wyzwolenie)

ORP „Orzeł" narodził się w kraju tulipanów i zdobywcy „Srebrnej Floty" — Pieta Heina. Zbudowały go stocznie w Vlissingen, według częściowo polskich planów. Do Gdyni zawinął po raz pierwszy 10-go lutego 1939 r., rozpoczynając zaszczytną służbę na straży praw i honoru Rzeczypospolitej.

W końcu sierpnia opuścił wraz z innymi okrętami podwodnymi basen Oksywia, a świt 1-go września zastał go na pełnym morzu. Zadaniem naszych podwodnych jednostek było patrolowanie w wyznaczonych sektorach, nie dopuszczając do wybrzeży polskich — zespołów, ani pojedyńczych okrętów nieprzyjaciela. Już jednak od pierwszego dnia wojny staje się jasnym, że okręty podwodne zdane są wyłącznie na własną inicjatywę. Podejście do bazy na Helu jest niebywale utrudnione. Wzdłuż całego Wybrzeża od Piaśnicy do Rozewia, następnie zaś wzdłuż półwyspu helskiego działają od pierwszego dnia wojny silne zespoły niemieckich trawlerów i torpedowców, wspomagane kontrtorpedowcami typu „Leberecht Mass". W pierwszych dniach września zdarza się dwukrotnie pojedynek artylerii wybrzeża z morskimi siłami przeciwnika około Wielkiej Wsi, oraz wymiana salw między ORP „Wicher", a kontrtorpedowcem niemieckim. W wyniku silnych lotniczych ataków giną po kolei polskie okręty wojenne na Helu. Wojna na morzu na obszarach polskich wód terytorialnych przybiera charakter jedynie obrony wybrzeża...

Tymczasem na Bałtyku działają nadal jeszcze polskie okręty podwodne. Atakowane są one nieustannie dzień i noc przez przeważające siły przeciwnika. ORP „Wilk" próbuje przedrzeć się przez Kattegat i Skagerrak, co mu się w końcu udaje i osiąga szczęśliwie Anglię. ORP „Sęp" atakuje niemiecki zespół kontrtorpedowców i następnie na dnie morza przez całą noc przeczekuje atak bomb głębinowych, wychodząc z poważnymi uszkodzeniami. Eksplozje bomb rozerwały mu wtedy zbiornik ropy, a prąd wodny zerwał z pokładu koło ratunkowe. Wielka plama oliwy na morzu i pływające na powierzchni koło są oznakami, które Niemcy przyjmują za widomy znak zniszczenia polskiego okrętu. W komunikatach swych „uśmierca" Oberkommando der Wehrmacht wszystkie nasze podwodne jednostki. Ku wielkiemu jednak rozczarowaniu — trzy z nich zawijają silnie uszkodzone do Szwecji, a radio brytyjskie donosi o przybyciu do Londynu ORP „Wilka". Na morzu Bałtyckim znajduje się jednak jeszcze ORP „Orzeł" — którego los jest jeszcze nikomu nieznany.

Skołatany walką, mając na pokładzie ciężko chorego dowódcę, zawija on do Tallina. Stosownie do prawa międzynarodowego przysługuje mu wolny 24-godzinny postój w neutralnym porcie. Chory dowódca zostaje odwieziony do szpitala. Władze estońskie jednak, mimo protestu ze strony polskiej załogi — internują okręt, wystawiają na pokładzie wartę, zabierają mapy, części torped i przyrządy nawigacyjne. Działa tu, rzecz oczywista — presja niemiecka. W porcie stoi zresztą kilkanaście statków niemieckich.

W takich warunkach dowództwo obejmuje kapitan mar. Grudziński. Za jego inicjatywą markowane zostaje uszkodzenie urządzeń wyładunkowych, które opóźnia wyładunek sześciu pozostałych torped. W nocy, na dany sygnał, reflektory oświetlające okręt zostają zgaszone, warta estońska ogłuszona, a cumy odcięte. ORP „Orzeł" odbija od nadbrzeża, kierując się ku wyjściu z portu.

Ale Estończycy czuwają. Jeszcze kadłub nurkowca jest w obrębie awanportu, kiedy grzmią działa artylerii przybrzeżnej. Na domiar złego okręt osiada u samego wyjścia z kanału na mieliźnie. Cudem niemal udaje się zepchnąć go z mielizny i wypłynąć na otwarte morze. Nieopodal portu — ORP „Orzeł" zanurza się w fale...

W Tallinie alarm!... Kir nocy krają nożyce reflektorów, przeszukujące bezskutecznie powierzchnię morza. Z kutrów patrolowych wzbijają się w niebo rakiety. Na pokładach niemieckich statków — popłoch!... Wszędzie działają aparaty radiowe i nerwowo stukają klucze Morse'a... Z Kłajpedy wychodzą w morze dwa zespoły niszczycieli nurkowców i trawlery, wyposażone w bomby głębinowe... Zaalarmowana jest baza w Królewcu, Szczecinie i Kilonii... Zaalarmowany „wyzwolony" Gdańsk i eskadry, operujące w pobliżu polskich wybrzeży... Jest to 18-ty wrzesień — dzień uznany za przełomowy we wrześniowej kampanii!...

Tymczasem ORP „Orzeł" wyszedłszy możliwie cało spod gradu bomb — kontynuował dalej swą prawbę, szukając celu dla sześciu pozostałych torped. Bezustannie tropią go eskadry samolotów i zespoły ścigaczy. Bezcelowa ta tułaczka trwa 17 dni. Warszawa już skapitulowała, skapitulował Modlin, Hel, złożyła broń ostatnia grupa gen. Kleberga. Wtedy to kpt. Grudziński postanawia przedrzeć się do Anglii.

Trzeba tu wspomnieć, że przez cały ten czas niemiecka flota handlowa na Bałtyku ma sparaliżowane ruchy. Przez cały czas trwa zaciekłe polowanie na samotny „korsarski" — jak nazywają go w bezsilnej złości — w swych biuletynach Niemcy — polski okręt podwodny.

Projekt przedarcia się na Morze Północne, przez strzeżone i częściowo zaminowane cieśniny Kattegat i Skagerrak, jest teoretycznie nie do przedsięwzięcia. Tym bardziej, że dzieje się to bez map, bez przyrządów nawigacyjnych, z mocno nadwyrężonym atakami bombowymi — kadłubem, przy kompletnym wyczerpaniu się zapasów słodkiej wody. A jednak — po 26-ciu dniach nawigacji — 14 października ORP „Orzeł" zawija do Anglii — przeszedłszy przez wszystkie pułapki, zapory i pola minowe strzeżonego dniem i nocą Skagerraku.

Wyczyn jest niemal legendarny, wzbudza szacunek, podziw i uznanie u starych weteranów forsowania Dardaneli i Adriatyku, sławią go gazety całego świata, stawia się go za wzór marynarkom wszystkich kontynentów...

(Dokończenie obok)

Transportowce podwodne

(Dokończenie ze str. 11)

wianie oporu przez załogi. Dwie takie jednostki o wyporności przekraczającej prawie tysiąc ton, (tonaż francuskiego krążownika podwodnego „Surcouf" 2880 t) znalazły się w rękach Stanów Zjednoczonych po kapitulacji.

Podwodne transportowce brały zatem czynny i dość wybitny udział w drugiej wojnie światowej. Wykorzystywały swe zdolności do pływania podwodnego w sposób niewątpliwie uciążliwy dla załóg, ale owocny. Czy radar potrafi zupełnie uniemożliwić rejsy podwodne? — to zagadnienie przyszłości. Na razie zdaje się on krępować poważnie ruchy flot podwodnych.

Dość ważnym jest zapoczątkowanie prac nad wykorzystywaniem pocisków rakietowych przez okręty. Czy nie zastąpią one niedługo dotychczasowych broni morskich?

Józef Modrzejewski.

ORP „ORZEŁ"

(Dokończenie ze str. 14-ej)

Pierwszą akcją morską zakrojoną na większą skalę, jest w ostatniej wojnie niewątpliwie operacja norweska. ORP „Orzeł" walczy dzielnie u boku sojuszniczki — Anglii, strzegąc morskich szlaków. 8-go kwietnia, operując u wybrzeży Norwegii — atakuje samodzielnie potężny niemiecki konwój i zatapia wielki transportowiec „Rio de Janeiro" — wiozący żołnierzy i czołgi do Bergen.

ORP „Orzeł" sektor swego działania ma w pobliżu wybrzeży niemieckich. Prowadzenie operacyj na tym odcinku to prawdziwe bohaterstwo. Zdawałoby się, że w tradycji leży wysyłanie Polaków na najniebezpieczniejsze zadania. Pamiętamy to już od czasów Samosierry. 5-go maja ginie w Narwiku, na straconym posterunku ORP „Grom", sam jeden utrzymujący w szachu cały port i osławiony, broniony zażarcie przez Niemców „Erzbahn" — tor kolejowy do Szwecji.

ORP „Orzeł" działa w tym czasie w samym centrum niemieckich wód terytorialnych, między Helgolandem Danią i Norwegią, pośród pól minowych i patrolujących nieustannie ten obszar — zespołów nieprzyjaciela. W miesiąc później ginie po nim wszelki ślad. Do bazy swej nie powraca i uznać go trzeba za stracony. Śmierć jego jest okryta nimbem legendy, jak legendarne były jego wyczyny.

Za oficjalną datę zatonięcia przyjęto dzień 8-go czerwca 1940 r. Na pokładzie okrętu zginęło 59 ludzi załogi wraz ze swym bohaterskim dowódcą.

Polegli na Polu Chwały...

Sławomir Sierecki.

Nasz korespondent z „Daru Pomorza" donosi

W MARSYLII

Marsylia, we wrześniu 1946 r.

Jeszcze na pełnym morzu komendant statku Gorazdowski otrzymał depeszę powitalną od prezesa francuskiej Izby Handlowej w Marsylii, p. Mourre, nadaną z pokładu statku „Contoubia" w drodze do Marokka.

Oficjalne powitanie ze strony władz polskich i francuskich oraz przedstawicieli polskich organizacyj w Marsylii i okolic odbyło się na pokładzie statku we wtorek rano. Attache Wojskowy, płk. Naszkowski, w towarzystwie konsula generalnego w Marsylii, ob. Ptaszyńskiego i Radcy Ambasady ob. Dalbora, powitał statek w imieniu Wojska Polskiego i Ambasady w nieobecności Ambasadora Skrzeszewskiego, który w związku z pracami Konferencji Pokojowej nie mógł osobiście wziąć udziału w uroczystości.

„Teraz, gdy przed nową Polską z szerokim dostępem do morza otwierają się wielkie perspektywy państwa morskiego — powiedział płk. Naszkowski — uczniowie polskiej Szkoły Morskiej, przyszli oficerowie polskiej marynarki, mają do spełnienia szczytne zadania ku chwale odrodzonej Ojczyzny".

Witając gości w imieniu Rady Narodowej Polaków we Francji, ob. Fidler podkreślił, że przyjazd do Francji polskiego statku z przyszłymi oficerami polskiej marynarki, którzy wkrótce będą pływać na nowych statkach polskich, wzmaga nadzieje, iż powrót do Polski, o którym marzy wychodźstwo, będzie przyśpieszony.

„Wasze statki — wołał prezes miejscowych związków zaw. ob. Magiera — zawiozą nas do Polski innej aniżeli ta, z której musieliśmy emigrować".

W imieniu górników z Gard, ob. Właśniak złożył w darze komendantowi „Daru Pomorza" lampę górniczą ze słowami: „Z tą lampą górniczą zawieźcie nas jak najszybciej do Polski, gdzie chcemy dalej pracować nad jej odbudową".

Po przemówieniu przedstawiciela młodzieży, dziewczęta w strojach narodowych udekorowały oficerów i uczniów odznakami „Grunwaldu".

Na uroczystość powitania „Daru Pomorza" przyjechały dzieci z okolicznych szkół polskich i harcerze.

W ramach uroczystości w związku z pobytem „Daru Pomorza" w Marsylii, goście podejmowani byli przez Szefa Sztabu Głównego francuskiej marynarki wojennej, komendanta portu, prefekta Marsylii i departamentu. Uczniowe złożyli w obecności czołowych osobistości wieniec kwiatów pod pomnikiem żołnierzy francuskich poległych na Bliskim Wschodzie. Wartę honorową pełnili marynarze francuscy. Po złożeniu wizyty w klubie związku oficerów francuskiej floty handlowej, uczniowie zwiedzili instalacje portowe oraz francuską szkołę morską. W czwartek odprawiono na cześć gości mszę w kościele Notre Dame de la Garde.

„Dar Pomorza" jest przedmiotem niezwykłego zainteresowania. Cała prasa miejscowa umieściła obszerne sprawozdania z przyjazdu polskiego statku. Do portu napływają stale liczne rzesze zwiedzających statek Polaków i ludności francuskiej. Piękna sylwetka żaglowca i wspaniała postawa marynarzy budzi powszechne uznanie. Wychodźstwo polskie we Francji dumne jest z „Daru Pomorza" — zwiastuna odradzających się sił morskich Polski— który z rozwiniętymi żaglami i pod polską banderą zawinął do gościnnej ziemi francuskiej.

Port w Marsylii



POKUTA słonego Modzela

V

„12 przygód — Mała Moreli"

BRUNON DZIMICZ



Gdy starszy bosman Szalej przychodził ze świeżo nabitą fajką posiedzieć w piękny wieczór na baku, młodziaki i średniaki rozpoczynali ciąg ku dziobowi, kręcąc się wokoło starego bywalca 7-miu mórz. A może Szalej rozgada się. Ale potrzebny był wstępny okup. Albo szef kancelarii bosmat Ogarek przynosił swój słynny album z wierszami i pieśniami morza, mat Wojas harmonię, albo Morela skrzypce, lub mat Radwan przegryzał hufnale i haki, kanonier Hanisz z żelaznej kociuby „wypożyczonej" w piekarni, wiązał węzły: podwójny rybacki, a w dobre dni nawet — płaski...

Ale gdy już Morela zakończył występ brawurową marszową „miłością marynarza", Szalej spluwał dokładnie przez środek dziobowej półkluzy i zaczynał: „No, teraz powiem wam jak to było raz w Gdyni z kaszubskimi rybakami..."

Krąg widzów, przemienionych odrazu w uważnych słuchaczy zacieśniał się i zamierał, sinawe tylko dymki fajczarzy i „facetów papierosowych" spiralnie wznosiły się do góry w bezwietrzną toń wieczornego błękitu.

Niektórzy przymykali oczy, aby tylko słuchem ujmować kreślone żywym słowem obrazy. Każdy jak umiał. A Szalej prawił...

— — — — — — — — —

Bałtyk oszalał. Ogromne zwały wody, pędzone i targane wschodnią wichurą, raz po raz przelewały się przez ciężko zanurzony kuter, powracający ku dalekim jeszcze wydmom helskim po udanym połowie łososi.

Już za polskich czasów dobudowany na rufie, wygodny, „na stojącego" schron dla sternika i motorzysty skrzypiał żałośnie. Ręka starego Kosa mdlała na upartym kole sterowym, ale nie wyręczał się nikim i zawzięcie trwał na posterunku, uważnie trzymając kurs ku rodzimej przystani.

Śruba, wynurzając się z wody przy nierównych chybotaniach kutra, kołysanego zdziczałymi falami, groziła nadwyrężeniem silnika.

W olinowaniu sztormowym tysiące czartów wyznaczyło sobie spotkanie wyjąc i skrzecząc przeraźliwie. Wszędobylskie mewy, pijane walką z żywiołem, nieprzerwanym jazgotem znaczyły swoją wyższość nad niezdarnym w nawałnicy morskiej stworem - człowiekiem.

Maszt z wyborowej caliny stękał złowróżbnie, jakby goniąc resztkami ongiś potężnej przecież mocy. Słona woda, wydmuchana do góry wichrem, pryskała zewsząd, pozostawiając skrzepy słonego osadu.

Kos miał z sobą dwóch dorosłych siostrzeńców i małego wnuka za chłopca okrętowego. Oczko w głowie. Gdy dojrzał szybującą po wariacku czarną chmurę na wschodzie, zwiastuna wiosennej zawiei, ścisnął zęby i zaprzestał gderliwego ględzenia. Ale gdy, darty wichurą, żagiel pękł z trzaskiem, a Piotr i Paweł Murzowie nie dali rady, czołgając się na zmiata-

nym falą pokładzie, dla zwinięcia resztek dobrego kiedyś płótna, Kos zaczął częściej spoglądać na niebo i miotać przekleństwa. Mały Józef, mocny swą niezłomną wiarą w nieomylność dziadka, starego okrętnika, zwinął się kłębkiem na zwoju lin i spał jak ongiś w kołysce na lądzie.

Teraz cała nadzieja Kosa była w motorze i w tym, że skoki wału nie nadwyrężą łożysk i nie rozwalą samego silnika, inaczej — szkoda gadać!

Potężniejsza fala, która z sykiem rozlala się po pokładzie, tak nachyliła kuter, że Piotr z Pawłem stuknęli się głowami. Józef wywalił się ze swego zwoju na śliski pokład sterowni, a sam Kos ledwo się utrzymał przy kole. Szybko wyrównał kurs, odpędzając od siebie ponure myśli:

— „Panno nasza najmilsza, ślubuję Ci, że jeśli pozwolisz jeszcze mnie i wnukowi memu Józefowi stąpić na krowią podłogę, to od samej Gdyni (jak sprzedam połów), na piechotę pójdę z nim pokłonić Ci się do Swarzewa, a na pokutę do chodaków grochu dołożymy..."

Nad ranem, po ciężkich chwilach utraty nadziei ocalenia, Kos siedział wygodnie na rufie pykając fajkę i popijając z kubka gorącą kawę jęczmienną. Kuter, łaskawie pochylany zamierającą falą, był już na pół drogi pomiędzy Helem a portem rybackim w Gdyni. Stary dobrze sobie obliczył co mu przyniesie ładunek: na łososia nie zbraknie nabywców. Piotr z Pawłem krzątali się przy osprzęcie, doprowadzając uszkodzenia, spowodowane niepogodą, do znośnego wyglądu. Oko marynarskie nie lubi nieporządku. Józkowi, w nagrodę za gorącą kawę, pozwolono jeszcze drzemać. Przed portem będzie musiał i tak szorować pokład.

Hen... już daleko za Oksywskimi Piaskami, za Pierwoszynem i Mechelinkami ciągnie się gburska droga nad Małym Morzem przez Oslanino ku dobrom Rzucewskim.

Kos, z pięknie ozdobioną dębową palicą w ręku, raźnie i rzeźko zmierzał do Swarzewa dla odbycia pokuty, dotrzymując ślubowania, zawartego podczas burzy na morzu. Obok niego, strasznie krzywiąc zroszoną potem twarz, przeskakiwał z nogi na nogę, jakby stąpał po rozżarzonym pokładzie, mały Józek. Z trudem dotrzymywał już kroku dziadkowi, na koniec nie wytrzymał widocznie, gdyż z sykiem usiadł na kamieniu przydrożnym.

— Ty szczeniaku wody słodkiej! Ty nicponiu! Ty zbereźniku! To tak dziękujesz Panience Swarzewskiej, że cię zdrowego pozwoliła wyładować w porcie? Ty mazgaju powojenny! I to ma być kiedyś rybakiem albo okrętnikiem? Takie coś, to z mostu nad Chylonką djabły morskie będzie na wędkę łapało. Pfuj...

— Jak groch wysypię, na bosaka dalej potrafię...

— Ja ci wysypię! Jakeś ślubował z grochem czy bez? Na bosaka to każda białka bez ślubowania z Gdańska do Pucka zajdzie.

— To dziadek za mnie ślubował... Ja nie chcę być „starej szkoły", żeby mi na nogach bąble od grochu pęczniały — rozżalił się na dobre Józek. — U dziadka na stopach dawno modzel modzelem pogania...

— Ty wybieraku lądowy! Stara szkoła?! Stara bo stara! Za to przysposobiona! Jam sobie raniutko wstał, przed bożym świtem, swój groch ugotował, i słowo dane Przenajświętszej dotrzymam: na grochu dojdę... A panienka tylko się uśmieje. „Bywały chłop z tego Kosa" — powie — „tylko, że głupiego wnuka ma..." — No, ruchaj się, nie na tyłku dojdziem do Swarzewa...

— Ale filut z tego słonego modzela, no nie? wyrokował Hanisz, z przyjemnością myśląc o koi.

— Teraz Morela poskrzypi nam „Morskiego Mazura" decydował bosman.

Raptem zaświergotały brzęczyki i przytłumione na wojnie głośniki — zaharczały: „Alarm odkotwiczenie!!!" Dziób okrętu pustoszał. Tupot nóg na blasie wskazywał na pośpiech. Dojrzewała nowa przygoda. **Brunon Dzimicz.**

KRES POTĘGI WŁOSKIEJ NA MORZU

(Dokończenie ze str. 10)

Natomiast zabronienie posiadania okrętów podwodnych i mas lotnictwa nie będzie zbyt przykre z uwagi na doświadczenia wojenne. Pozostanie jeszcze tedy dość dużo jednostek i to właśnie zarówno największych jak i podwodnych. Podział nie będzie zbyt łatwy, gdyż Anglia chciałaby zabrać sama trzy okręty liniowe, na co nie godzi się ZSRR. Zdecydowano się jedynie na przekazanie Grecji lekkiego krążownika, dwuch kontrtorpedowców „Euro" i „Borea" po 1095 ton i okrętu podwodnego „Perla" (620 ton na powierzchni i 855 ton pod wodą). Jugosławii ma się przydzielić około 9000 ton, co jest jedynie uzupełnieniem strat wojennych. Kraj marszałka Tito postradał wszystkie niemal swe jednostki z wyjątkiem niedużego okrętu podwodnego „Osvetnik", a nadto znajdujący się w budowie krążownik torpedowy o 2900 ton.

Pretensje Francji nie są znane. Przypuszczalnie zawierać będą życzenie oddania kilku nowoczesnych krążowników torpedowych typu „Regolo" i większych ilości szybkobieżnych kontrtorpedowców oraz dużych okrętów podwodnych. Są to jednostki, wśród których Francja poniosła bolesne straty, a które nadają ton strukturze floty francuskiej. Włochy stoją więc wobec faktu uzupełnienia sił swoich niedawnych przeciwników, a obecnie rywali w nowym wyścigu zbrojeń morskich na morzu Śródziemnym.

Tym samym także spadają do rzędu średnich potęg morskich. Czy ich przemysł okrętowy podoła rywalizacji z Hiszpanią, Francją i Turcją — to zagadnienie przyszłości. W każdym razie największe możliwości są w wyścigu jakościowym. Pod tym względem próby wojenne dostarczyły Italii wiele cennego materiału zwłaszcza negatywnego (gen. Douhet).

Na morzu Śródziemnym flota włoska zostanie jedną z wielu zamiast jedynej konkurentki morskiej potęgi Albionu. **J. M.**

WŚRÓD KSIĄŻEK i CZASOPISM



Stanisław Strumph -Wojtkiewicz— „Sikorski i jego żołnierze". Wyd. księgarni Ludowej T. Lemańskiego, Łódź 1946.

W książce St. Wojtkiewicza znajdujemy cały rozdział poświęcony polskiej marynarce wojennej w okresie 1939-45 r. W sposób kronikarski autor zestawia ważniejsze wypadki, w kraju albo zupełnie nieznane, albo znane w wersjach przekręconych z komunikatów radiowych. Dowiadujemy się więc m. inn. o znakomitej działalności okrętu podwodnego ORP „Sokół" — niewątpliwie jednego z najlepszych wśród sojuszniczych flot podwodnych. Tablica umieszczona na kiosku „Sokoła" objaśnia, że zdołał on zestrzelić jeden bombowiec, zniszczyć trzy okręty wojenne i dwadzieścia jeden transportowców niemieckich lub włoskich. Jest to więc najefektywniejszy polski okręt.

Obok wyliczenia poszczególnych wyczynów polskich mamy dłuższe opisy bitwy na Atlantyku, starcia ORP „Piorun" (z „Ordre de bataille") z „Bismarckiem", i dramatycznych przejść ORP „Sokół" w czasie największego natężenia walk o Maltę.

Spis wypraw i sukcesów nie jest kompletny, ale w każdym razie naj obszerniejszy z dotychczasowych. Ułatwi poważnie pracę publicystów i obali szereg fantastycznych legend powstałych dookoła działań naszej marynarki na oceanach. Spełniając obowiązek kronikarza autor zaznacza, że wszystkie wypadki powinny doczekać się obszerniejszego opracowania. Mnie się wydaje, że każdy niemal okręt winien mieć osobną kronikę, jako, że wszystkie mają osiągnięcia liczebnie i jakościowo naprawdę nieoczekiwane nawet przez entuzjastów w kraju.

Do minusów Strumph - Wojtkiewicza należy mieszanie określeń statek-okręt, które uniemożliwia dokładną ocenę sukcesów. Jest rzeczą jasną, że zatopienie statku jest zupełnie innym czynem niż okrętu jako jednostki wojennej. Nadto wobec ukończenia wojny przydałoby się ściślejsze zaznaczenie, czy dany okręt czy statek został zupełnie zatopiony czy tylko uszkodzony. Termin „zniszczony" jest zbyt względny. Wszelka przesada w sumowaniu wyników dobra w okresie wojny jest niepotrzebna a nawet szkodliwa teraz.

Fałszywie jest podana charakterystyka ORP „Piorun". Okręt nie ma czterech dział 4.7 calowych lecz sześć jak to podaja roczniki i okazuje się z załączonej fotografii. W końcowym bilansie można by ściślej ocenić rozmiary zatopionych okrętów, przyczyny i sprawcę zatopienia. W konkluzji trzeba jednak przyznać, że kronika polskiej marynarki wojennej Strumph-Wojtkiewicza, jest cennym wkładem w ubogim piśmiennictwie powojennym Polski.

j. m.

Wydawnictwa wojskowe

Nakładem W.I.N.W. ukazały się w druku: **„Obliczenia nawigacyjne, bombardierskie i meteorologiczne"** (z uwzględnieniem metod pamięciowych) oraz najnowszy zeszyt (5—6) „Przeglądu Piechoty". „Obliczenia" (autor Janow Z.) są zbiorem czynności obserwatora i pilota w różnych warunkach lotu i walki, prócz tego ujmują funkcję załogi w trakcie wykonywania bombardowania na różnych typach samolotów (U-2, PE-2, JŁ-2).

Na treść „Przeglądu Artyleryjskiego" składają się następujące prace: „Strzelanie w pobliżu od. działów własnych" (mjr. A. Korsak), „Uwagi o programie wyszkolenia artylerii" (kpt. J. Kawnotis), „Oficer łącznikowy artylerii" (kpt. T. Twarogowski), „Naziemne i powietrzne rozpoznanie fotograficzne" (ppor. S. Goldstein), oraz „Dział sprzętu" (mjr. Odlewany M.).

Sierpniowy zeszyt „Przeglądu Piechoty" zbiega się z rocznicą wznowienia tego wydawnictwa. Jego jubileuszową treść tworzą:

„Kilka uwag o nauce strzelania" (mjr. Kisielewski Jerzy), „Kierowanie ogniem oddziałów strzeleckich w walce" (mjr. Zbiegień T.), „Nowoczesna piechota i jej stosunek do innych rodzajów broni" (ppłk. Boczek T.), „Taktyka piechoty amerykańskiej" (M. Sergej), oraz „Walka wręcz" (kpt. Rajewski Stanisław).

Wydawnictwa powyższe (miesięczniki) odgrywają poważną rolę w ruchu umysłowym wojska. Ich bowiem fachowa treść wprowadza w zagadnienia wyszkolenia, taktyki, uzbrojenia, organizacji i operacji w warunkach nowoczesnej wojny.

Twarogowski Tadeusz, kpt.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

✱ Pływające stacje meteorologiczne na Atlantyku. Na północnym Atlantyku projektuje się utrzymywanie 13 pływających stacji meteorologicznych. Stacje te byłyby zainstalowane na okrętach wojennych i obsługiwane przez ich załogę, oszczędzając odnośnemu państwu kosztów utrzymania specjalnego personelu. Projektuje się również użycie do tego celu statków handlowych przestarzałego typu, nienadających się już do eksploatacji handlowej. Zorganizowanie na północnym Atlantyku służby pływających stacji meteorologicznych, pełniących równocześnie radiową służbę ratowniczą, będzie miało wielkie znaczenie nie tylko dla lotnictwa, lecz również i dla żeglugi.

✱ Miesiąc pracy kanału Białomorskiego. W ciągu miesiąca od dnia otwarcia kanału Białomorsko-Bałtyckiego przez kanał przeszło 200 statków. Do czasu zakończenia żeglugi na kanale w bieżącym roku projektuje się przewiezienie przez kanał 100 tysięcy ton materiałów budowlanych.

✱ 60.000 tonażu handlowego reparacji poniemieckich dla Polski. W Moskwie bawiła delegacja Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, która przeprowadziła pertraktacje w sprawie otrzymania 60.000 tys. tonażu handlowego, przeznaczonego Polsce tytułem reparacji poniemieckich. **Ogółem w liczbie 19 statków, które przypaść mają Polsce, znajdują się: nowoczesny szybki parowiec turbinowy pasażerski „Duala", statek - prom kolejowy „Meklemburg", dwa nowoczesne liniowce „Athen" i „Rheinfels", jeden tankowiec, 6 statków trampowych oraz 3 silne holowniki.**

✱ Statki zbudowane ze stopu stali i aluminium. Stocznie brytyjskie mają wkrótce przystąpić do budowy statków, których części metalowe wykonane byłyby ze stopu stali i aluminium. Stop ten jest znacznie lżejszy od samej stali i nie ulega utlenianiu. Zastosowanie jego ma poważnie przedłużyć przeciętny żywot statków. Mniejsza długość kadłuba ma zapewnić większą szybkość statku, a mniejszy jego ciężar zapewni duży zysk w tonażu. Powyższy stop waży zaledwie 1/3 wagi zwykłej stali.

✱ Największy statek gdański dla Polski. Największym statkiem przed wojennej gdańskiej marynarki handlowej, był parowiec „Oberpraesident Delbrueck". Jest to stosunkowo nowy statek o ładowności ok. 5.000 ton. Odszukany został przez naszą misję morską w kanale Kilońskim. Starania o przyznanie go Polsce uwieńczone zostały pomyślnym rezultatem. Statek niebawem zostanie sprowadzony do Polski.

✱ Stan floty handlowej USA po wojnie. Amerykańska flota handlowa liczy obecnie 5.849 statków o pojemności 58.106.700 TDW. Liczba ta nie obejmuje statków poniżej 1000 ton oraz tankowców poniżej 1600 ton brutto.

✱ Chiny zakupiły 6 trawlerów w Południowej Afryce. Chińska misja w Cape Town zakupiła 6 trawlerów, które w czasie wojny pełniły służbę w Południowo - Afrykańskiej Marynarce Wojennej. Załogi chińskie przybyły do Południowej Afryki celem ich przejęcia.

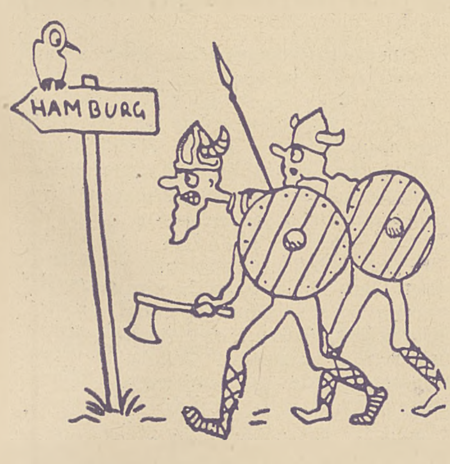
✱ Nowy ekran radarowy określa położenie 100 latarń. W Anglii buduje się obecnie największy ekran radarowy, który ma służyć dla kontroli ruchu w zatoce Mersey i koło Liverpoolu. Wielkość jego wyniesie przeszło 10 stop kw., a koszty budowy wyniosą 30.000 funtów. Będzie on dziesięć razy większy od największego z dotychczas zbudowanych, który mierzy zaledwie 1 stopę kw.

Ekran zostanie umieszczony na wieży w doku Gladstona i będzie podawał pozycje 100 latarni położonych w zatoce liverpoolskiej oraz drogę wszystkich statków w promieniu 30 mil morskich. Piloci będą otrzymywać informacje drogą radiową ze stacji kontroli radarowej, które będą ich prowadzić najprostszą drogą do portu, unikając ławic piaskowych, zakotwiczonych statków i innych przeszkód zależnych od pory nocnej lub mgły.

✱ USA rozbudowuje swe bazy na wyspach Aleuckich. USA stale wzmacnia swe bazy na wyspach Aleuckich, z których baza morska na wyspie Adak w ciągu paru lat będzie mogła rywalizować z Pearl-Harbor. Baza ta posiada doskonały port naturalny i olbrzymie zapasy materiałów wojennych.

Czy wiecie, że .....

...w r. 1072 książę słowiański Kruko, — mszcząc się za gwałty niemieckie, — zorganizował wyprawę, w czasie której zdobył i spalił port Hamburg, u ujścia Łaby.



...największa katastrofa morska na Bałtyku, zdarzyła się w jesieni 1857 r. Przytrafiła się ona marynarce rosyjskiej, a ofiarą jej padła wspaniała fregata „Le Fort".—Płynąc z Revala do Leningradu (wówczas noszącego nazwę St. Petersburg) dostała się ona w porywisty szkwał, który położył ją na burtę i zatopił w przeciągu dziesięciu minut. Z 817-tu ludzi, jacy znajdowali się na pokładzie — podczas fatalnej podróży — nie uratował się nikt.

O

...w r. 1571 stoczono jedną z największych bitew morskich — jakie znają dzieje. Miała ona miejsce na Morzu Śródziemnym nie opodal wybrzeży Grecji, a w historii znana jest jako „bitwa pod Lepanto". W bitwie tej wystąpiły siły t. zw. „Świętej Ligi", która reprezentowała państwa chrześcijańskie—przeciw potędze mahometańskiej. W wyniku zaciętego boju, w którym uczestniczyło ok. 470 okrętów—Turcy ponieśli straszną klęskę. Zatopionych i spalonych zostało 50 okrętów, 117 dostało się w ręce Ligi. Zginęło około 8 tys. Turków, a 10 000 dostało się do niewoli. Liga straciła tylko 12 galer. W bitwie brał udział na maltańskim okręcie polski rycerz i żeglarz Bartłomiej Nowodworski.



SHANGHAI

(KORESPONDENCJA WŁASNA)

Przedruk bez podania źródła — wzbroniony.

Jang-tse jest u wjazdu do Szanghaju czymś więcej niż rzeką, stanowi ona tu prawie część morza. Dopiero Wang-Pu pokazuje swoje brzegi i prąd. Miejscowość Wusung stanowi kupę gruzów. Wszędzie wokoło szczątki japońskich baraków, porzucone galony od benzyny i amunicyjne skrzynki. Leniwie płynie rzeka, czyniąc szeroki łuk w nizinnym i nieurozmaiconym terenie, pokrytym na południu ryżowymi polami. Szary kontur na zachodzie zaczyna powoli przybierać formę miasta. Wyrastają ponad dachy — olbrzymie bloki drapaczy nieba, luksusowych hoteli i banków, które są tak wielkim kontrastem do ruin napotykanych wszędzie u nadbrzeży portu.

Przed nami leży Szanghaj największy port Azji, ze swoimi 3,5 mil. mieszkańców, z gigantycznymi budynkami, placami wyścigów, palarniami opium, anglikańskimi kościołami i nocnymi barami... Wszystko w tym mieście jest nadzwyczajne i największe — jego bogactwo jak bieda, jego rozległość jak i ciasnota, elegancja—jak nędza.—Za to jedno jest wątłe — międzynarodowa myśl, na której go zbudowano...

Wschód i Zachód, który według słów poety nigdy nie może się zbliżyć, stykają się z sobą tutaj tak często, że nie wiadomo czy padną sobie w objęcia czy pożrą się nawzajem.



Dwie trzecie, poza międzynarodową i francuską koncesją, leżącego miasta, przedstawia kupę gruzów, które nieprędko zostaną odbudowane. Czapei, Nantao i większa część



Hong-kiu, są zbombardowane i spalone. Dworzec północny, nowoczesna żelbetonowa budowla, przedstawia jedną ruinę. Pod szczątkami murów, między zwęglonymi belkami, gnieżdżą się najubożsi Chińczycy. No porytych pociskami polach Hung-jao i Siking-jao, wyrosło już proso. Między placem dla gry w polo i golfa, leżą w proch i pył obrócone letnie rezydencje najbogatszych Chińczyków.

Na szerokiej Huang-pu stoją w szyku torowym „men of war"—okręty wojenne Amerykanów i Anglików, czyste i lśniące, a w dnie świąteczne ponad topy masztów uroczyście uflagowane.

*

Kiedy w centrum miasta rozbłysną lampy i światła neonowych reklam,— nocny Szanghaj budzi się do życia...

Jest to pora kiedy w zacisznych kątach za śmietnikami szukają bezdomni schronienia, kiedy tajni policjanci ładują swoje rewolwery, a handlarze opium zatapiają na Wang-Pu w umówionych miejscach — towary, aby je wyciągał potem stamtąd odbiorca. W nocnych lokalach łkają saksofony i bębnią klawisze fortepianów. Małe koreańskie prostytutki udają się ze swoimi starszymi opiekunkami na Avenue Foch czy Heath Road.

W nocy miasto tonie w powodzi świateł. Ulice zapełnia tłum aut dorożek i riksz, zewsząd rozbrzmiewa różnojęzyczna mowa, warczą motory i pojękują klaksony. W ubogich domkach czynszowych na Rue Victor Hugo, czy La-Fi-Te-Lu (Lafayette Road) pudrują się nigdy niewyspane Taksigirls przed włożeniem jedynej sukni z cienkiego tiulu.

Takie lokale jak „Lido", „Maskee" „Metropole", „Venus Star", czy „Delmonte" są już zapełnione gośćmi. Wszędzie brzmi ta sama muzyka i wszędzie spotyka się tych samych pijanych Amerykanów czy Europejczyków, ze szczupłymi chińskimi prostytutkami.

*

Oko stałego mieszkańca Szanghaju z przyzwyczajenia szuka na powierzchni szerokiej Hoang-Pu — sylwetki stalowego kolosa „Idzumo", który przez długie miesiące i lata ukazywał na swym maszcie olbrzymią białą flagę z krwawo-czerwonym słońcem... Nad Azją przewalił się dziejowy tajfun, który nie oszczędził także Szanghaju. Na gruzach powstaje jednak nowe życie, powstaje powoli i z trudem... Nieprędko jednak zmieni miasto swój charakter i imię, pod jakim znane jest na całym świecie.



Szanghaj zamieszkuje taka sama dobra i zła ludność jak inne wielkie miasta. Przy barze w „City-Club" — (jest to największy bar na świecie) nie wypija się na pewno więcej jak w podobnym lokalu na Piccadilly. Jeśli jednak padnie słowo „Szanghaj" — nie pomyślimy na pewno o grach w piłkę chińskiej młodzieży, teatrach, czy tanecznych wieczorach w „Garden Club"—ale przyjdą nam na myśl duszne i zadymione spelunki, palarnie opium, jaskinie gry i lokale nocne z nieodstępnymi Taksigirls. Bo niestety takie jest oblicze tego miasta.

Saigon, w sierpniu 46 r.

Ryszard Nałęcz-Buczkowski

OMYŁKI W POPRZEDNIM N-RZE „MARYNARZA"

W dniach, kiedy korektorka redakcji „Marynarza" zażywała rozkoszy lata na urlopie, niejego spisał się jej zastępca, przepuszczając kilka błędów w n-rze 6-ym, które niniejszym prostujemy:

Str. 12: podpis pod zdjęciem (u dołu) winien brzmieć: **„telefonista"**, nie zaś „radiotelegrafista".

Str. 14: podpis przy zdjęciu u dołu winien brzmieć: **Z prawej: obsługa działa na okręcie podwodnym".**

Str. 28: w „12 przygodach Moreli" w części nakładu w drugim wierszu na samym początku umieszczono błędnie nazwę „Mewa", zamiast „Ulewa". Winno być: **„spotkała Ulewę".**

Str. 31: 5 wiersz od dołu w recenzji „Richelieu" – winno być: **„8 dział 380 mm".**

Str. 35: Odpowiedź dana ob. J. R. winna brzmieć: **„Portu wojennego osobom cywilnym zwiedzać nie wolno".**

SKRZYNKA POCZTOWA (Dokończenie z 9-ej str.)

Kuśmierkiewicz Wład., Kraków. Patrz odpowiedź, daną J. Góralskiemu.

Laszczka B., Warszawa. Adres Oficerskiej Szkoły Mar. Woj.: Gdynia—Oksywie. W tym roku przyjmowanie kandydatów zostało już zamknięte. Warunki następnego przyjęcia będą podane w 1947 r.

Kraszewski K., kmdr. ppor., Świnoujście. Redaktor naszego pisma wyraża Panu szczere podziękowanie za zdrową krytykę, wyrażoną w tak miłym i dowcipnym liście. Sprostowanie omyłek z poprzedniego n-ru „M.P." zamieszczamy na innym miejscu i dołożymy wszelkich starań, aby ich w przyszłości unikać. Cieszy nas fakt, że marynarze na naszych zachodnich rubieżach kochają „Marynarza".

Bardzo prosimy o ścisłą współpracę (artykuły i felietony).

F. K. T., Radom. Odpowiemy w n-rze następnym.

POSZUKUJĘ więźnia politycznego rodem z Bydgoszczy lub Torunia, z zawodu marynarza, który przebywał w obozie niemieckim Wittenberg nad Elbą i miał sposobność zapoznania się z synem moim Bolesławem Hozakowskim, urodzonym w Toruniu 21 marca 1925, który do dnia dzisiejszego nie dał znaku życia. O wszelkie wiadomości uprasza ojciec Bronisław Hozakowski, Toruń, Mostowa 28.

NIETONĄCA ŁÓDŹ RATUNKOWA

NOWE WYNALAZKI



Donoszą nam o wynalezieniu łodzi ratunkowej, która ma być nietonącą, niewywrotną i samoopróżniającą się. Prototyp tej łodzi, zademonstrowany przez Anglika, H. A. Gaskina, zdał pomyślnie szereg prób i obecnie zainteresowały się nim władze amerykańskie.

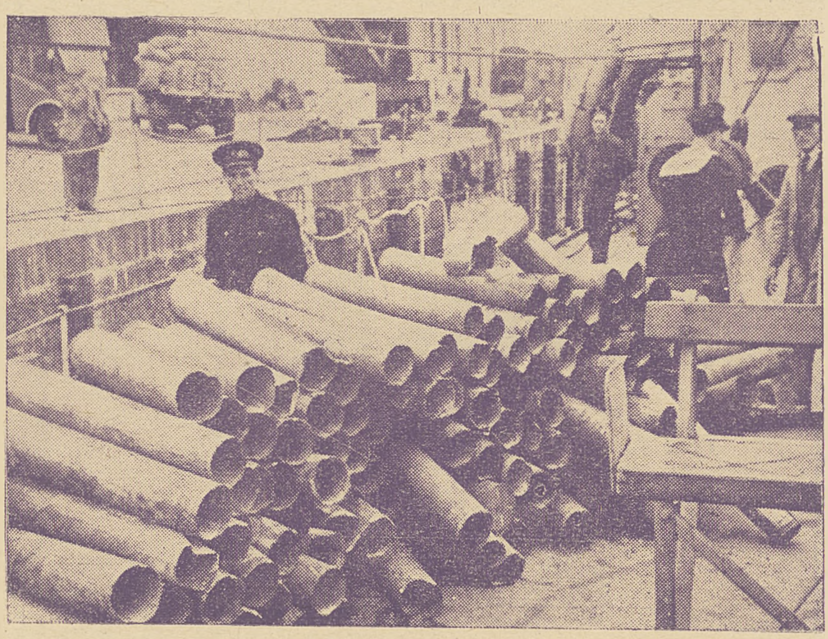
Sukces wynalazku polega na połączeniu dwóch łodzi dnami do siebie, dzięki czemu w wypadku nadmiernego wychylenia się którejkolwiek części łodzi, tworząca się pod spodem poduszka powietrzna uniemożliwia wywrócenie się. Łódź ta, o rozmiarach ok. 13,70 m. dług. i 4 m. szer., posiada silnik dieslowski, pracujący w obie strony.

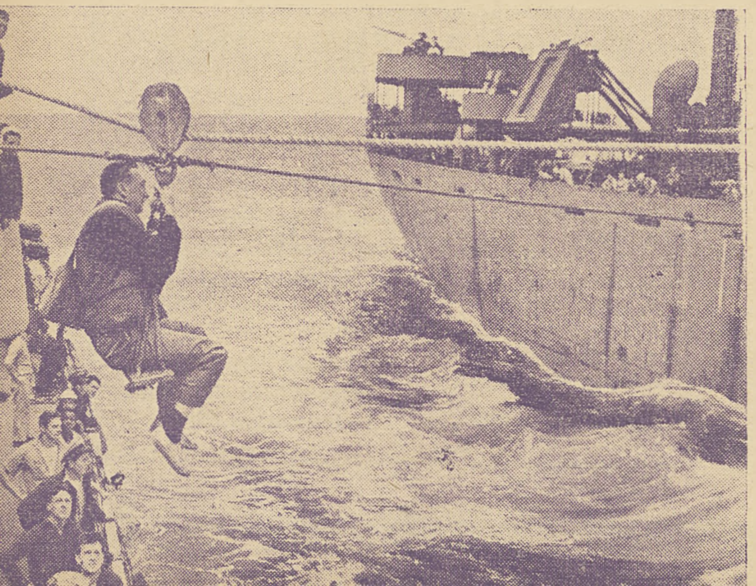
Jednokierunkowe wentyle opróżniają łódź z wlewającej się wody, oszczędzając w ten sposób wyczerpywanie wody. Łódź może zabrać 75 pasażerów i 5 ludzi załogi, a jej zapasy żywności i wody mogą wystarczyć na 6 miesięcy.

Na zdjęciu — wynalazca z modelem swej łodzi ratunkowej.

Z MINIONEJ WOJNY

To nie są, jakby się mogło wydawać „szczurom lądowym" — rury do piecyków, lecz łuski artyleryjskie z O.R.P. „Piorun", który właśnie wrócił do portu po stoczeniu pojedynku artyleryjskiego z piratami hitlerowskimi Doenitza.





Amerykańska Straż Przybrzeżna rozporządza fachowym personelem, który po kilkuletnich kursach w New London, pełnił swą służbę w czasie wojny.

Na zdjęciu widzimy lekarza ze statku Straży Przybrzeżnej U. S. A., przeprawiającego się w specjalnym krześle na inny statek celem ratowania chorego.

Nasz felieton

„TAJEMNICA DZIOBATEGO BILLA"



SZANOWNA REDAKCJO!

Jeszcze nigdy w życiu nie byłem związany z morzem i przyznaję się, że pod tym względem jestem kompletnym lejkiem, to jest chciałem powiedzieć laikiem. Oprócz tego, że stryjeczny dziadek kuzyna mojego szwagra bardzo lubiał śledzie, rodzina moja nie stykała się z żadnymi zjawiskami morskimi za wyjątkiem bałwanów, których podobno w morzu jest znacznie mniej niż na lądzie. Ale wszystkie sprawy dotyczące życia nad morzem bardzo mnie interesują i dlatego przeczytałem bardzo wiele powieści, szczególnie na temat życia w portach.

Najwięcej mi się podobała powieść „Okręt-widmo", czyli „Tajemnica Dziobatego Billa", która miała 5678432 stron, razem z okładką. I właśnie chciałem się zapytać Szanowną Redakcję, czy rzeczywiście tak jest jak bywa w tych powieściach.

Sądząc bowiem po tym co przeczytałem, we wszystkich portach jest zawsze bardzo wesoło. Ludzie właściwie nic nie robią, tylko palą fajkę i żują gumę i spluwają przez zęby. W przerwie między jednym a drugim splunięciem przeklinają we wszystkich językach świata. W chwilach wolnych od palenia fajki zajmują się przesiadywaniem w knajpach, które w ich języku nazywają się tawernami. W tawernach jeden na drugiego patrzy „spode łba", a wszyscy zawsze wietrzą awanturę. W powieści występują zawsze „czarne charaktery", które przeważnie noszą takie nazwiska jak „Piegowaty Jack", „Ślepy John" albo „Krzywy Bill". Czarny charakter co drugą mniej więcej stronę powieści spluwa, a jego głównym zadaniem jest wywoływanie awantury. Taki Bill czy Jack ma zawsze swoich kumplów, z którymi pije i obrabia innych facetów na perłowo.

Przepisowa awantura wygląda zawsze mniej więcej tak: do tancerki, która tańczy taniec brzucha, uśmiecha się dobrodusznie i głupkowato facet o szlachetnym charakterze. To oczywiście nie podoba się Billowi, który trąca swego towarzysza nieznacznie łokciem. Obaj porozumiewają się znacząco wzrokiem i zaczynają żuć gumę. Tymczasem szlachetny charakter zalewa się w międzyczasie w pestkę i nawet nie przypuszcza co go czeka.

W pewnej chwili Bill łapie rywala za krawat i chce go walnąć w łeb, ale okazuje się, że ten nie jest frajerem i wali Billa. Wówczas jeden z obecnych bierze ze stołu butelkę i wali w stojącą na ladzie lampę i robi się ciemno, z czego korzysta szlachetny charakter i nawiewa.

Bill poza tym zajmuje się przeważnie spekulacją żywym towarem a jeżeli się znajduje na Dalekim Wschodzie, to ma posadę przemytnika kokainy albo opium.

Żeby Szanowna Redakcja nie myślała, że ja bujam, chcę tu przytoczyć jeden fragment tej powieści, którą niedawno czytałem:

„...John wolno przeszedłszy przez salę, siadł przy stoliku i rozglądnął się wkoło. W kłębach dymu i oparów alkoholowych dojrzał Krzywego Jacka, który, zauważywszy go, splunął dwukrotnie przez lewe ramię. Orkiestra grała namiętne argentyńskie tango, a czarnowłosa Jerry, lekko kołysząc się w biodrach, rozdawała dokoła słodycz swego uśmiechu.

John nerwowo podrapał się w lewe kolano i zjadłszy dwie kiełbaski (na gorąco) pożerał tancerkę oczyma, która i owszem, też się do niego wdzięczyła, jako, że była młoda i z temperamentem.

— Ha, ha — mruknął do siebie po angielsku.

W oczach Krzywego Jacka zapłonął szał nienawiści. Jego dolna szczęka poczęła wykonywać gwałtowne ruchy, a lewe oko, z lekka przymrużone, nadało całej postaci odrażający widok. W pewnej chwili wstał i podszedł do Johna, który akurat w tym momencie niedbale wypluwał gumę do żucia w stronę sąsiedniego stolika.

— Hallo! — rzekł dla niepoznaki akcentem francuskim.

— Hallo! odpowiedział znacząco zapytany.

W tej chwili stała się rzecz straszna. Jeden z towarzyszy Krzywego Jacka, złapawszy ze stołu pustą butelkę od piwa rzucił ją w kierunku stojącej opodal lampy. Rozległ się brzęk tłuczonego w drobny maczek szkła i ciemność zapanowała wewnątrz tawerny. Korzystając z zamieszania John pełnym godności, lecz bardzo szybkim krokiem opuścił salę. Z dala dochodził przeciągły ryk. To Krzywy Jack połamanym specjalnie w tym celu stołkiem walił po głowie jednego ze swych towarzyszy, sądząc, iż ma przed sobą swego zaciekłego wroga.

John uśmiechnął się szyderczo, po czym z kieszeni kamizelki wyjął gumę do żucia..."

Powieść na ogół jest bardzo ładna, a ja tu przytoczyłem tylko najciekawszy wyjątek.

Życie w portach bardzo mi się podoba, ale coś mi się widzi, że to nie całkiem odpowiada rzeczywistości. Zawsze chyba trochę przesadzają ci autorzy powieści. Muszę kiedyś do was przyjechać na Wybrzeże i sprawdzić.

Kreślę się z poważaniem

bis

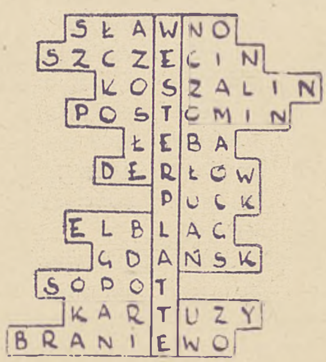
Rozrywki i zagadki

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z Nr. 6.

Logogryf 1.

1	S	E	R	B	A	Z	A
2	E	B	R	O	P	A	L
3	L	E	C	H	E	R	B
4	R	Ę	K	A	R	E	S
5	B	R	A	T	A	M	A
6	P	O	L	E	T	N	A
7	A	M	U	R	Z	Y	M
8	M	O	L	O	R	A	N
9	G	R	O	M	E	W	A
10	Ż	Ó	Ł	W	O	D	A
11		C	Z	E	Ś	Ć	
12	G	Ł	O	S	O	W	A
13	O	P	A	T	O	C	A
14	T	Y	N	E	L	B	A
15	S	T	E	R	Y	G	A
16	S	T	E	P	O	L	A
17	S	T	A	L	A	W	A
18	M	A	P	A	D	E	N
19	P	O	R	T	A	R	G
20	P	A	K	T	E	B	Y
21	O	I	S	E	R	O	S

Logogryf 2.



Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie zadań, półroczną prenumeratę „M. P.", drogą losowania, otrzymuje A. Kucz, Katowice, Sobieskiego 8-a.

SZACHY

(redaguje H. Malinowski, kpt.)

OD REDAKCJI

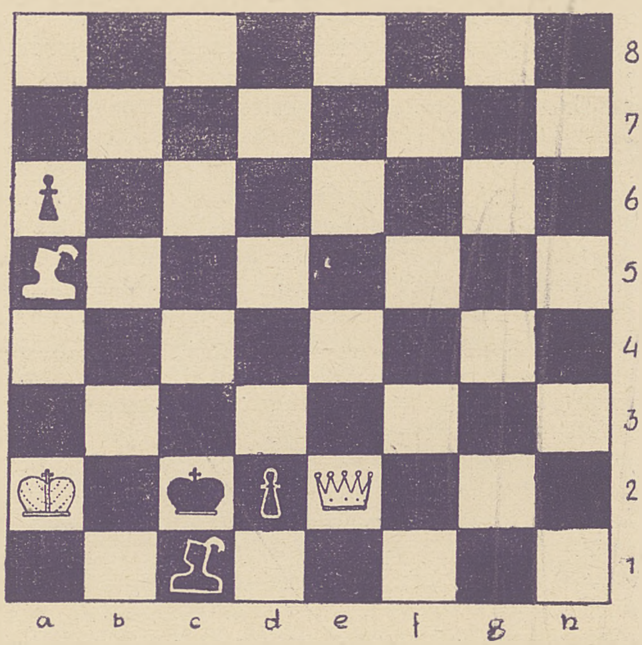
Zaczynamy dział szachowy w przekonaniu że wielu czytelników naszych zna, lubi i ceni szachy nie tylko jako najlepszą rozrywkę umysłową lecz uprawia szachy jako sport biorąc udział w turniejach szachowych.

Będziemy dostarczać dla naszych czytelników jak najlepszych wzorów mistrzów szachowych, będziemy krzewić wśród marynarzy kulturę szachową, pomagając teoretycznie i praktycznie naszym młodym organizacjom i sekcjom szachowym.

Chętnie umieścimy kronikę szachową z poszczególnych miast, okręgów, jednostek wojskowych i Marynarki Wojennej.

W miarę zainteresowania tym działem w najbliższym czasie przeprowadzimy konkursy szachistów z premiowaniem zwycięzców.

Zadanie Nr. 1.



Białe: Ka2, He2, Ga5, (3)

Czarne: Kc2, Gc1, p.a6, p.d2 (4)

Białe zaczynają i dają mata za drugim posunięciem.

Za trafne i pełne rozwiązanie tej łamigłówki szachowej redakcja wyznacza 2 premie w postaci kwartalnych prenumerat „Marynarza Polskiego".

Termin składania odpowiedzi do dnia 20 października br.

Dla początkujących podajemy skróty szachowe: K — król, H — hetman, królowa, G — goniec, laufer, oficer, W — wieża, S — skoczek, koń, p — pionek. Figury białych zawsze stoją na 1—2 linii, czarne na 7—8 linii. Na przykład w danym zadaniu czarny pionek z d2 może iść na d1 i tym samym ma prawo zostać Hetmanem, lub inną dowolną figurą.

WIEŚCI Z KRAJU

Dnia 22 września w Katowicach rozpoczęły się zawody drużynowe o mistrzostwo Polski. Każdy okręg wystawia 6 szachistów.

MIĘDZYNARODOWY MECZ ZSRR — USA

12—16 września w Moskwie został rozegrany bardzo interesujący mecz szachistów Ameryki i Związku Radzieckiego. Po 4-dniowej walce zdecydowane zwycięstwo odniosła drużyna radziecka bijąc drużynę USA 12½:7½ (+8—3=9). W numerze następnym podamy jedną z partyj tego meczu.

Na wesołej fali

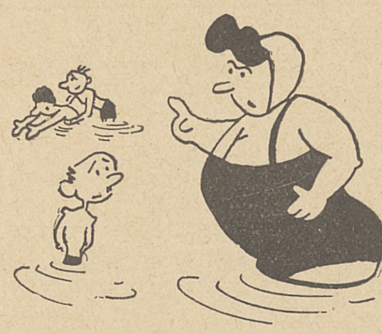
KŁOPOTLIWA SYTUACJA

— Nadają nam z lotniskowca, żebyśmy czekali z lądowaniem aż do końca meczu, a tu starczy nam benzyny na 3 minuty!



PROŚBA

— Naucz mnie, mężusiu, pływać tak, jak to czynią tamci...

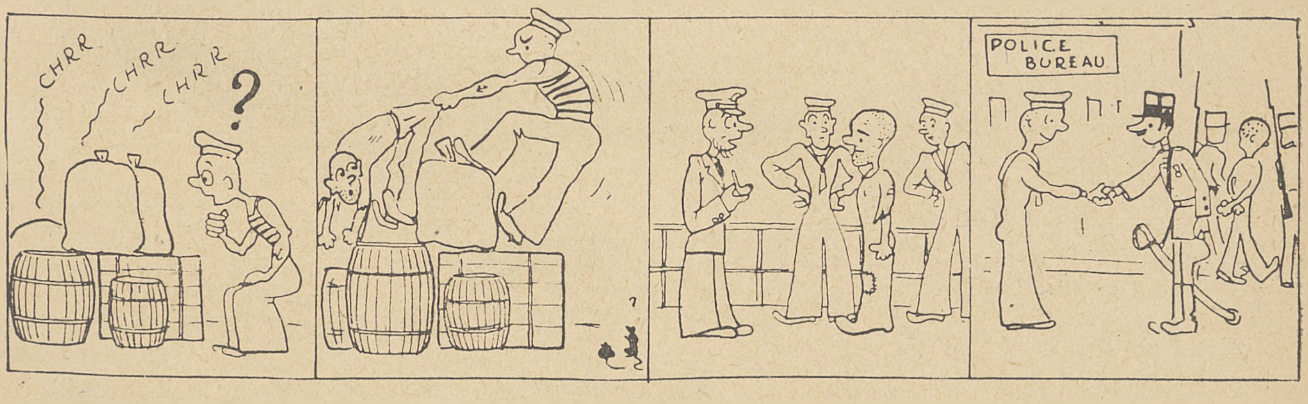




CHCE WYPRÓBOWAĆ

— Ten marynarz, ilekroć kupuje u nas budzik zasypia, chcąc wypróbować jego działanie.

Przygody Kubusia-Marynarza



Co do licha — Czary? Dziwy?
Skrzynie chrapią — Mruczą śledzie!
Worek rusza się jak żywy
Trzeba zbadać kto tam siedzi!

Tam ci pewnie niewygodnie
W ciasnym worku z manną kaszą,
Wyciągniemy cię za spodnie
Coś za jeden, miły ptaszku?!

Jjja.. nnic.. jja tak sobie,
Byłem kiedyś przy Adolfie,
A że Adolf dzisiaj w grobie
Więc ja teraz przy Wehrwolfie...

Chciał Fryc wiać do Argentyny,
Ale Kubuś nie frajerem, —
Dzisiaj dumną robi minę,
Wszak znów został bohaterem...

p. o. Redaktora: kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: bosm. pchor. Sł. Sierecki

Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Zb. Kosycarz, British Official, S I B. Photoservice, USIS — United States Information Service,

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

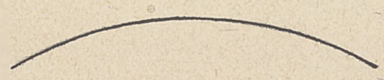
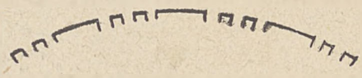
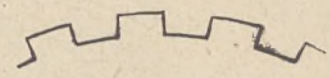
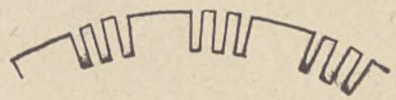
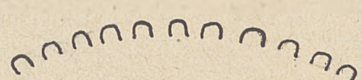
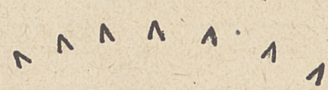
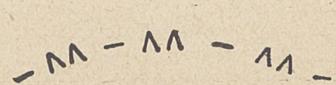
Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa **ZPW Mar. Woj.**

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 75 zł, półroczna 140 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 60.—, półroczna zł. 110.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35,— zł.

Cena egzemplarza 15 zł.

TABLICA

ŚWIATEŁ LATARŃ MORSKICH

		oznaczenie na mapach morskich
światło stałe		
światło przerywane		
przerywane grupami		
zmienne		
zmienne grupami		
rozbłyskowo-gasnące		
rozbłyskowo-gasnące grupami		
wybłyskowe		
wybłyskowe grupami		
stałe z grupami wybłysków		

Światła mogą być białe, lub kolorowe (zielone i czerwone), mieszane białe i kolorowe.